

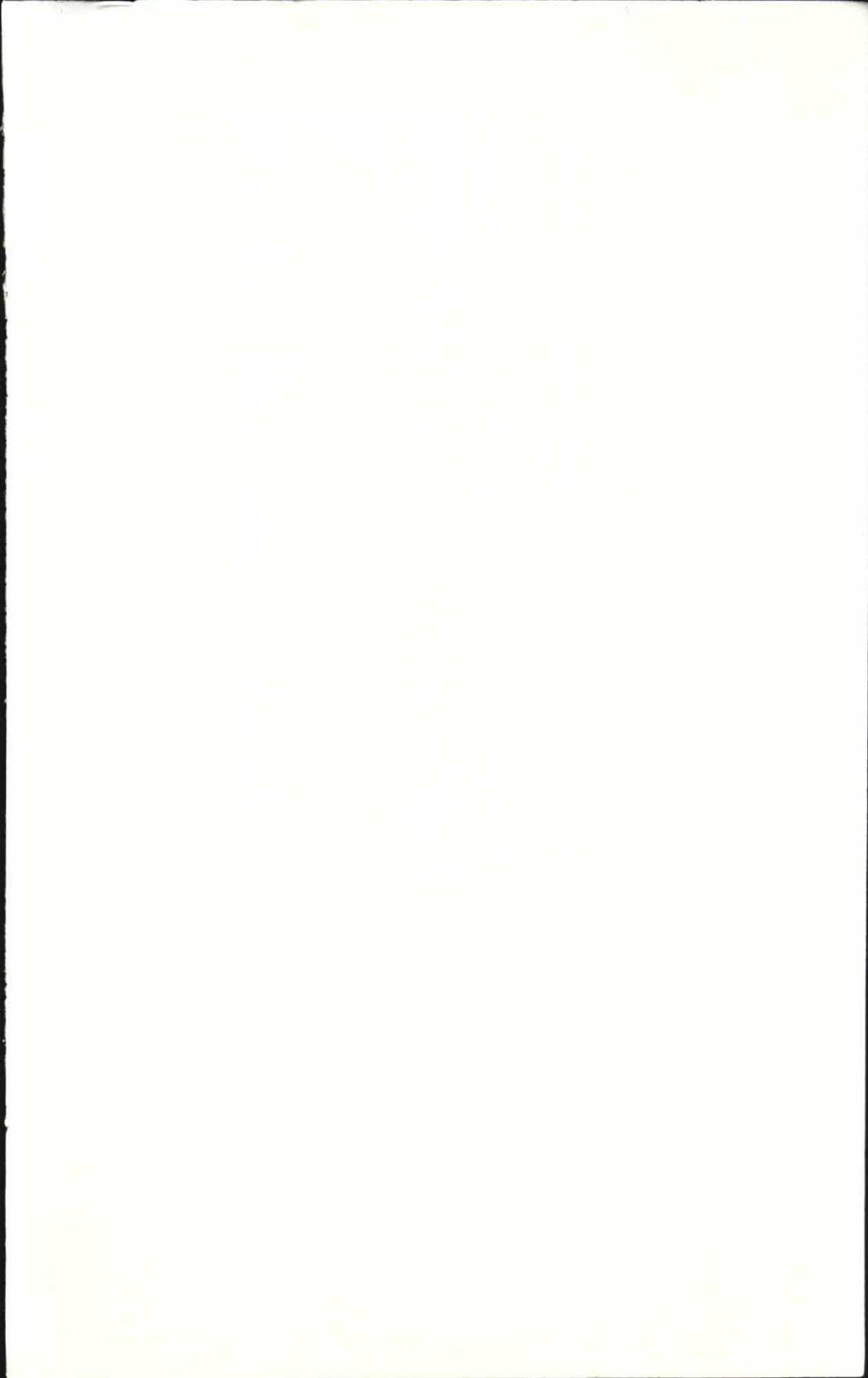


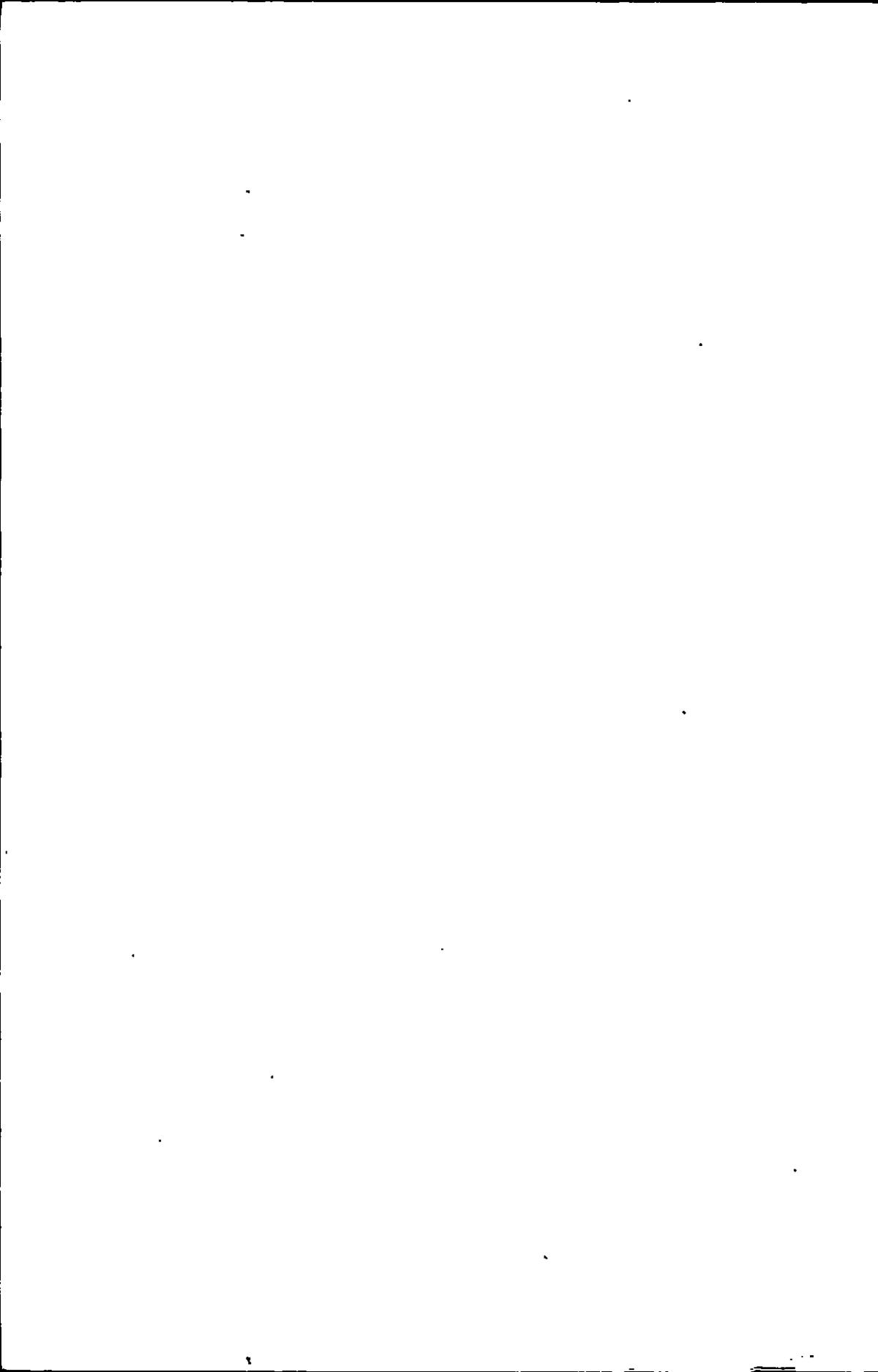
CANADA

Rapport

de la Commission royale d'enquête
sur l'industrie automobile

HD9710
.C224
R4
1961
c. 1 aa





AC4E

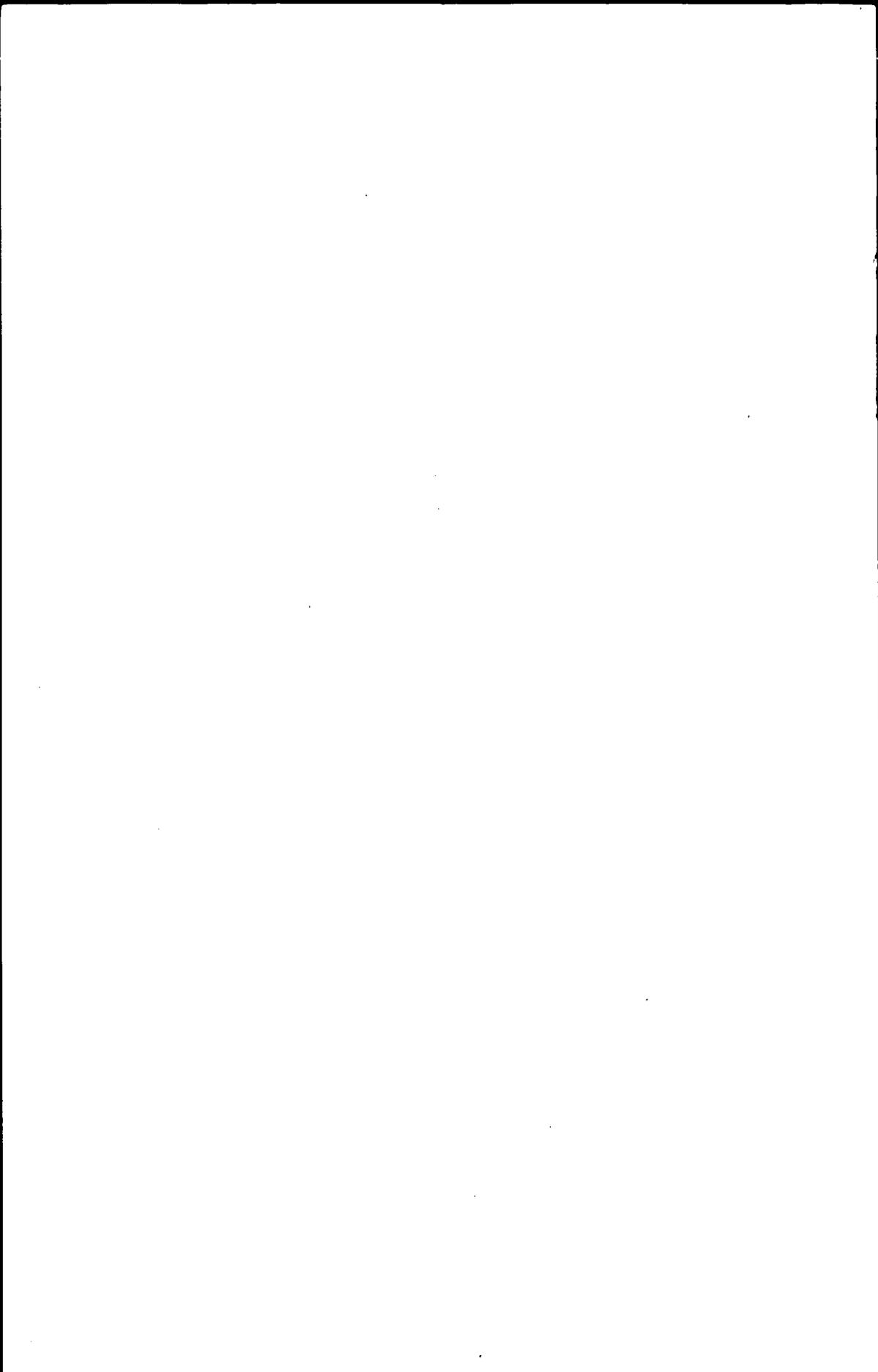
C.1

PROPERTY OF - PROPRIÉTÉ DU
PRIVY COUNCIL OFFICE
BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ
LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE



RAPPORT de

**LA COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE
SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE**



RAPPORT de

LA COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE

SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

14 AVRIL 1961

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C., OTTAWA
Imprimeur de la Reine et contrôleur de la papeterie

Prix: \$2.00 N° de cat. Z1-1960/1F
En vente chez l'Imprimeur de la Reine
Ottawa, Canada

À SON EXCELLENCE

LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE

Commissaire, nommé en conformité du décret du Conseil C.P. 1960-1047 du 2 août 1960 pour constituer une commission royale chargée de faire enquête et rapport sur la situation et les perspectives des industries qui se livrent au Canada à la fabrication de véhicules à moteur et de pièces d'automobile,

J'AI L'HONNEUR DE PRÉSENTER
À VOTRE EXCELLENCE LE RAPPORT SUIVANT.



TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
Lettre d'envoi.....	vii
Remerciements.....	xiii
CHAPITRE I	
NATURE DE L'ENQUÊTE.....	1
CHAPITRE II	
CADRE HISTORIQUE.....	5
Débuts.....	5
L'industrie et le tarif douanier avant 1936.....	6
Révision du tarif des douanes en 1936.....	8
Évolution de l'industrie de 1936 à 1945.....	11
Progrès réalisé depuis 1945.....	12
Le cadre mondial.....	13
Perspectives d'avenir.....	19
Taxes de vente et d'accise.....	20
CHAPITRE III	
LA STRUCTURE DE L'INDUSTRIE.....	23
Degré d'intégration.....	24
Matières premières et procédés.....	26
Fabrication des pièces.....	28
Économies de la production en grande quantité.....	29
Recherche.....	32
Emploi.....	32
Le tarif et le petit producteur d'automobiles.....	34

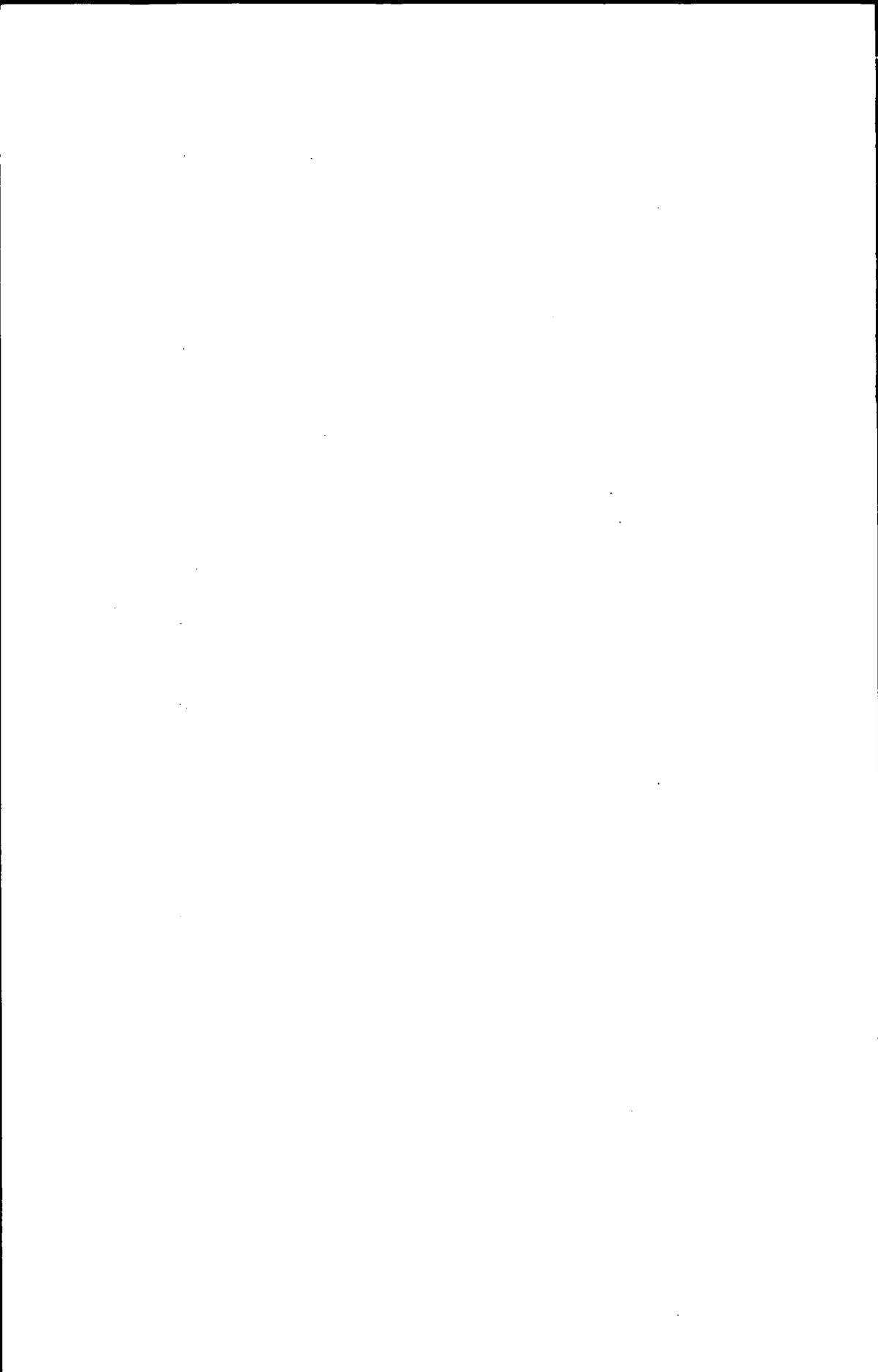
Table des matières

CHAPITRE IV	PAGE
MISE EN APPLICATION DES DISPOSITIONS DU TARIF DES DOUANES.....	35
Valeur douanière.....	35
Éléments canadiens.....	38
Dispositions à prendre pour modifier le Tarif des douanes.....	39
Exigences relatives à la teneur.....	40
 CHAPITRE V	
PROPOSITIONS RENFERMÉES DANS LES MÉMOIRES PRÉSENTÉS À LA COMMISSION.....	41
Fabricants d'automobiles.....	41
Fabricants de pièces d'automobiles.....	44
Les travailleurs de l'industrie.....	45
Les intérêts de consommation et d'exportation.....	47
Importateurs.....	48
Autres mémoires.....	49
Véhicules commerciaux.....	50
Examen des propositions.....	51
 CHAPITRE VI	
RECOMMANDATIONS.....	61
Liste des recommandations.....	62
1. Suppression de la taxe d'accise.....	64
2. Calcul de la taxe de vente.....	65
3. Calcul de la taxe de vente d'après un prix de gros «proposé»..	68
4. Le tarif de préférence britannique relatif aux automobiles..	69
5. Le tarif de préférence britannique relatif aux pièces d'auto- mobiles.....	71
6. Teneur en éléments d'origine canadienne.....	72
7. Plan de teneur élargie.....	73
a) Entrée en franchise sous condition des véhicules et des pièces.....	74
b) Extension de la «teneur».....	75
c) Détermination de la teneur d'après le marché total du Canada.....	77
d) Unité d'organisation à l'égard du plan de teneur élargie.....	77
e) Échelle de teneur à l'égard des automobiles de tourisme	78
f) Échelle de teneur à l'égard des véhicules commerciaux..	79
g) Inobservation des conditions relatives à la teneur.....	80

CHAPITRE VII	PAGE
CONCLUSION.....	81

APPENDICES

I	Décrets du conseil et Commission de nomination.....	87
II	Personnel de la Commission.....	91
III	Mémoires publics présentés à la Commission.....	93
IV	Établissements visités par la Commission.....	95
V	Extraits du Tarif des douanes et du Règlement concernant les automobiles et les pièces d'automobile.....	97
VI	Statistique:	
Tableau I	Production, exportations et importations de véhicules à moteur—Canada, 1925–1960.....	108
Tableau II	Production de véhicules à moteur au Canada, par fabricant, 1947–1960.....	109
Tableau III	Véhicules à moteur fabriqués au Canada et importés pour la vente au Canada en 1959, par fabricant et par pays d'origine..	110
Tableau IV	Importations de véhicules à moteur au Canada, par pays d'origine, 1946–1960..	111
Tableau V	Production de véhicules à moteur des principaux pays producteurs de véhicules à moteur, 1925–1960.....	112
Tableau VI	Exportations de véhicules à moteur des principaux pays exportateurs de véhicules à moteur, 1925–1960.....	113
Tableau VII	Valeur douanière et droits perçus—produits automobiles au Canada, 1950–1960.....	114
Tableau VIII	Taxe d'accise perçue sur les automobiles de tourisme au Canada, 1955–1960.....	115
Tableau IX	Illustration de l'effet des recommandations visant l'extension de la teneur sur les exigences relatives à la teneur en éléments canadiens—Voitures de tourisme..	116



Remerciements

PARCE que j'étais le seul commissaire, j'ai dû, plus que ne le font habituellement les commissaires, compter sur les services de mon personnel. Je ne saurais trop les remercier tous pour leur collaboration et leur patience à s'accommoder des travers d'un professeur qui était réfractaire aux pratiques gouvernementales et dont l'attention a été parfois détournée plus que de raison par la poursuite de son travail à l'université.

Je suis très reconnaissant au ministre des Finances, au ministre du Commerce et au gouverneur de la Banque du Canada qui ont mis à ma disposition des membres de leur personnel. Je désire faire mention de la collaboration et des conseils que m'ont prodigués les professeurs H. C. Eastman, D. G. Hartle, S. G. Hennessey et S. Stykolt, de l'Université de Toronto. Je tiens aussi à remercier le professeur W. G. Phillips, de l'Université l'Assomption, qui a préparé une étude spéciale sur l'industrie des machines agricoles.

Je désire remercier également l'ambassadeur du Canada à Washington, le consul général à Detroit, le haut commissaire du Canada à Londres, le ministre du Canada à Paris et les ambassadeurs du Canada à Bonn et à Stockholm, qui ont eu la bonté de m'aider à l'occasion de mes visites en dehors du Canada.

Je dois des remerciements aux entreprises de l'industrie, tant au Canada qu'aux États-Unis, au Royaume-Uni, en France, en Allemagne et en Suède. Je suis reconnaissant aux fonctionnaires du gouvernement, aussi bien au pays qu'à l'étranger, qui ont répondu à mes demandes d'assistance, et en particulier aux agents des ministères des Finances, du Revenu national et du Commerce.

Enfin, je sais gré à M. Pierre Daviault et à son personnel pour le travail du Bureau des traductions, de même qu'à l'Imprimeur de la Reine, M. Roger Duhamel, et à son personnel pour la rapide exécution d'une publication de belle tenue.



Chapitre I

Nature de l'enquête

A la suite de ma désignation comme commissaire, conformément au décret du conseil C.P. 1960-1047 (voir l'Appendice I (i)), et de la désignation de M^{lle} Elizabeth Leitch comme secrétaire de la Commission, conformément au décret du conseil C.P. 1960-1186 (voir l'Appendice I (ii)), et ayant établi un bureau dans l'immeuble William Lyon Mackenzie, à Toronto, j'ai invité les représentants des fabricants d'automobiles, des fabricants de pièces d'automobiles, des Travailleurs unis de l'automobile, (*United Automobile Workers*), des principaux importateurs du Royaume-Uni et de l'Europe et de certains autres groupes intéressés, à une réunion qui fut tenue à la salle du sénat de l'Université de Toronto. Le but de la réunion était de me présenter moi-même, d'expliquer la nature de l'enquête que j'envisageais et de demander la collaboration de toutes les parties à l'enquête. J'expliquai que je n'estimais pas que l'enquête fût destinée à trouver à redire ou à jeter le blâme, mais plutôt à chercher à diagnostiquer les maux économiques et à prescrire des remèdes. J'exprimai l'espoir qu'on soumettrait des mémoires et je signalai que j'étais prêt à accepter et à étudier les mémoires de caractère confidentiel. J'annonçai que j'avais l'intention de tenir à Ottawa des audiences publiques au cours desquelles j'entendrais et discuterais les exposés de toute partie intéressée qui, ayant soumis un mémoire de caractère public, aurait demandé à se faire entendre. Je fis savoir alors que je ne me proposais pas d'employer d'avocat-conseil et j'exprimai le vœu que ceux qui comparaitraient au cours des audiences prendraient eux-mêmes la parole plutôt que d'avoir recours à un avocat-conseil. Enfin, je priai les intéressés de me fournir, de leur propre initiative, les renseignements qu'ils croyaient m'être nécessaires; je les avertis

Commission royale sur l'industrie automobile

d'autre part qu'après avoir étudié les exposés et après en avoir élucidé la portée au cours des audiences, je demanderais à certains d'entre eux des renseignements supplémentaires dont je saurais alors avoir besoin.

Après cette réunion, je fis paraître, le 22 août 1960, une annonce dans 38 journaux ou revues disséminés dans tout le Canada. Je sollicitais des exposés écrits de toutes les personnes qui pouvaient m'aider au cours de mon enquête. J'offrais d'étudier privément les exposés marqués confidentiels, et j'annonçais que seraient tenues à Ottawa des audiences publiques au cours desquelles toute personne qui aurait présenté un mémoire de caractère public serait entendue si elle en exprimait le désir.

En réponse à mon appel et dans une certaine mesure comme conséquence née spontanément de la publicité faite par la presse autour de l'enquête, j'ai reçu de nombreux exposés, dont la forme variait depuis celle de courtes lettres jusqu'à celle de mémoires volumineux. L'Appendice III donne la liste de 64 mémoires de caractère *public*. D'autre part, j'ai reçu 41 mémoires de caractère *confidentiel* et quelque 80 autres communications dans lesquelles on exprimait une opinion. J'estime qu'en m'engageant à accepter certaines communications comme confidentielles, je me suis interdit même de citer les noms de ceux qui les ont soumis. Tous ces mémoires ont fait l'objet d'une étude soignée et plusieurs d'entre eux ont par la suite été discutés privément.

Des audiences publiques furent tenues dans la pièce 112N de la Chambre des communes, à Ottawa, du 24 au 28 octobre 1960. Ont été entendus des mémoires provenant de:

<i>Le lundi</i>	General Motors of Canada, Limited
<i>24 octobre</i>	Ford Motor Company of Canada, Limited Chrysler Corporation of Canada, Limited
<i>Le mardi</i>	Le gouvernement de la province d'Ontario
<i>25 octobre</i>	Studebaker-Packard of Canada, Limited American Motors (Canada) Ltd. The Society of Motor Manufacturers and Traders Limited Volkswagen Canada Ltd. Council of the Forest Industries of British Columbia
<i>Le mercredi</i>	Interprovincial Farm Union Council
<i>26 octobre</i>	The United Automobile Workers (UAW-CLC) La section 444 de l'U.A.W.-AFL-CIO National Canadian General Motors Intra-Corporation Council of the U.A.W. Le comité des chômeurs de Windsor Greater Windsor Industrial Commission

Nature de l'enquête

<i>Le jeudi</i> <i>27 octobre</i>	Automotive Parts Manufacturers' Association (Canada) Tool & Die Manufacturers' Association of Canada Primary Steel Industry of Canada The Rubber Association of Canada Canadian Co-Operative Wheat Producers Limited
<i>Le vendredi</i> <i>28 octobre</i>	Le gouvernement de la province de la Saskatchewan La Fédération canadienne de l'agriculture Canadian Automobile Association M. Johannes Alasco Research Development & Surveys Associates Limited Le professeur H. E. English

Un rapport sténographié des audiences a été préparé et un exemplaire en sera envoyé au conservateur des archives fédérales, en même temps que les autres documents se rapportant au travail de la Commission.

A la suite des audiences, j'ai demandé aux fabricants d'automobiles des données statistiques pour compléter la documentation d'ordre public. En janvier, je leur ai demandé des sommaires de leurs états financiers annuels relatifs à la décennie des années cinquante. J'ai demandé tous ces renseignements à titre confidentiel. L'étude qui en a été faite a affermi ma confiance dans les conclusions que j'ai tirées. Cette documentation, y compris les mémoires de caractère confidentiel, sera déposée auprès du conservateur des archives fédérales et demeurera scellée pendant vingt-cinq ans.

En plus d'étudier les exposés écrits et la documentation d'ordre public, j'ai visité les usines des fabricants d'automobiles et celles d'un nombre considérable de fabricants de pièces et d'autres matériaux. Mes visites m'ont permis de me familiariser quelque peu avec les procédés de production; j'ai constaté que la discussion des problèmes industriels, au cours de ces visites d'usines, était fort précieuse. Il s'agissait d'entretiens non seulement avec des représentants de tous les niveaux de la gestion, y compris les surveillants et les contremaîtres, mais aussi avec les chefs de syndicats. On trouvera à l'Appendice IV une liste des usines visitées au Canada.

Peu après la fin des audiences, je suis allé à Détroit pour m'entretenir avec la direction des sociétés-mères des cinq entreprises manufacturières de l'automobile au Canada. Au cours de ma visite, je me suis rendu à deux usines de transmissions automatiques (la Division des transmissions de Détroit de la *General Motors Corporation*, à Ypsilanti,

Commission royale sur l'industrie automobile

et l'usine Livonia pour les boîtes de vitesse de la *Ford Motor Company*). J'ai aussi rencontré à une réunion tenue à Solidarity House les chefs de la *United Automobile Workers*.

Je suis ensuite allé en Angleterre et j'ai visité les usines suivantes: *Ford Motor Company Limited*, à Dagenham; *Vauxhall Motors Limited*, à Luton; *Standard-Triumph International Limited*, à Coventry; *Jaguar Cars Limited*, à Coventry; *The British Motor Corporation Limited*, à Birmingham; *Joseph Lucas Limited*, à Birmingham; *The Rover Company Limited*, à Birmingham; *Rootes Motors Limited*, à Coventry. Là encore, j'ai pu avoir des entretiens avec la direction de ces établissements et visiter leurs usines. D'autre part, j'ai eu des entretiens avec des représentants de *Rolls-Royce Limited* et de *S. Smith & Sons Limited* (fabricants des transmissions automatiques). Ensuite, je suis allé en France, où j'ai visité les installations de la Régie Nationale des Usines Renault et celles de Simca Internationale; puis, j'ai eu un entretien avec la direction de la Société Anonyme des Automobiles Peugeot. Je suis subséquemment allé en Allemagne de l'Ouest visiter l'usine de moteurs et l'usine principale de montage de la Volkswagenwerk AG. Enfin, je me suis rendu en Suède pour m'entretenir avec la direction de la AB Volvo et pour voir l'usine de la société à Goteborg.

De nouvelles idées, de nouvelles propositions et de nouveaux renseignements continuaient d'affluer: leur examen a révélé dans notre information l'existence de lacunes, dont la découverte nous a amenés à renouveler nos demandes en vue d'obtenir des données supplémentaires. La dernière étape de l'enquête a été l'analyse et l'examen des matériaux qui avaient été assemblés.

Chapitre II

Cadre historique

Pour comprendre les problèmes auxquels fait face actuellement l'industrie canadienne de l'automobile, il est nécessaire de les placer dans leur cadre historique. A cette fin, il faut examiner certains aspects de l'expansion de l'industrie non seulement au Canada mais aussi aux États-Unis et en Europe.

Débuts

On peut faire remonter le véritable début de l'industrie au Canada à l'année 1904, lorsque la *Ford Motor Company of Canada* fut organisée par un groupe d'hommes d'affaires de Windsor en vue de la fabrication et de la vente des produits Ford au Canada et ailleurs dans l'Empire britannique, à l'exclusion des îles Britanniques. A l'époque, on ne faisait guère davantage que de fixer les carrosseries et les roues aux châssis, qui étaient expédiés en bac de Détroit. La deuxième grande étape dans l'expansion de l'industrie a été franchie en 1907, lorsque M. R. S. McLaughlin a dessiné et construit une automobile dans l'usine de la *McLaughlin Carriage Company*, à Oshawa. Se rendant compte du coût élevé de la production de certaines pièces en petites quantités, en particulier du coût élevé de la production des moteurs, la société McLaughlin négocia avec la *Buick Motor Company*, de Flint, un contrat qui lui permettait d'acheter des moteurs de celle-ci et d'avoir accès à tous ses travaux de perfectionnement. En 1915, M. McLaughlin organisa la *Chevrolet Motor Company of Canada* en vue de produire des voitures Chevrolet au Canada en vertu d'un accord conclu avec les établissements Chevrolet aux États-Unis. Les deux

Commission royale sur l'industrie automobile

sociétés McLaughlin furent vendues en 1918 à la *General Motors Corporation* et furent fusionnées et organisées sous le nom de *General Motors of Canada, Limited*. C'est en 1910 que la *Studebaker Company* acquit des installations de fabrication à Walkerville, la société cessa de fabriquer au Canada peu après la revision qui fut faite en 1936 du Tarif des douanes; elle reprit la production au Canada à Hamilton, en 1948. La *Chrysler Corporation of Canada* fut organisée en 1921 et elle eut ses établissements à Windsor. La *Nash Motor Company*, devancière de l'*American Motors (Canada) Limited*, fut la dernière des cinq compagnies qui produisent aujourd'hui au Canada à s'établir au pays: elle commença à produire des automobiles à Toronto en 1946, elle cessa cette production en 1957, mais elle ouvrit une nouvelle usine à Brampton en 1961.

Telles sont les cinq sociétés qui fabriquent présentement des automobiles de tourisme au Canada; trois d'entre elles fabriquent aussi des véhicules commerciaux. Il existe d'autres sociétés qui fabriquent des camions et des autobus, par exemple, la *Canadian Car Company Limited*, l'*International Harvester Company of Canada, Limited*, et *Sicard Incorporated*.

Il y a des centaines de sociétés, grandes ou petites, qui fournissent des pièces et du matériel destinés à la fabrication des automobiles. Il est fait état de leur apport dans le chapitre suivant, dans lequel est analysée la structure de l'industrie. Le sort des sociétés et des travailleurs engagés dans cette industrie est si étroitement lié à celui des producteurs d'automobiles que l'histoire de ces derniers forme une grande partie de l'histoire des premiers.

L'industrie et le tarif douanier avant 1936

L'industrie de l'automobile a hérité de l'industrie de la carrosserie une protection douanière de 35 p. 100. Ce taux de droit était inférieur aux taux qui étaient en vigueur aux États-Unis et en France, et il n'était que légèrement supérieur à celui qu'a adopté la Grande-Bretagne en 1915. A ce moment-là, le tarif canadien applicable aux automobiles visait primordialement à protéger l'industrie canadienne contre les produits importés des États-Unis. Le droit

douanier que le Canada appliquait aux automobiles importées de la Grande-Bretagne était alors de 22½ p. 100 et l'importation était négligeable.

En 1926, l'industrie canadienne produisait 205,000 véhicules, dont 167,000 étaient des automobiles de tourisme et 38,000, des véhicules commerciaux. Le nombre des personnes employées dans l'industrie de la fabrication des véhicules motorisés, non comprises celles employées dans les industries fournissant les pièces et le matériel, était d'environ 12,000. Cette industrie représentait donc une réalisation industrielle appréciable en 1926. Une partie importante de la production était destinée à l'exportation. En effet, le Canada a, en 1926, exporté 74,000 véhicules et l'exportation nette s'élevait à 46,000 véhicules.

Le consommateur canadien devenait de plus en plus conscient de l'écart des prix, pour l'équivalent, entre les voitures produites aux États-Unis et les voitures produites au Canada. En 1926, on réduisit les taux de droits. La réduction la plus significative concernait le taux général applicable aux importations venant des États-Unis; le taux sur les voitures d'une valeur allant jusqu'à \$1,200 passait de 35 p. 100 à 20 p. 100, tandis que le taux sur les voitures valant plus de \$1,200 passait à 27½ p. 100. En conséquence de la réduction du tarif applicable aux voitures finies, le tarif visant les pièces dut être révisé, pour soulager les fabricants d'automobiles qui avaient perdu une partie considérable de la protection dont ils avaient joui. Un certain nombre de pièces et d'accessoires d'une catégorie ou d'une espèce non fabriquée au Canada furent admis en franchise à condition d'être importés comme fourniture initiale. Plus importante encore était la disposition relative au remboursement d'une partie des droits payés sur certaines pièces importées, si au moins 50 p. 100 du coût de production à l'usine des voitures finies étaient encourus dans l'Empire britannique. Enfin, on accordait l'exemption de la taxe d'accise de 5 p. 100 sur les voitures dont la valeur ne dépassait pas \$1,200, si elles remplassaient ces conditions de teneur. Les révisions touchant la «teneur» semblent avoir répondu aux besoins des fabricants d'automobiles. La production augmenta. En 1929, on produisit 263,000 véhicules; on en exporta 102,000 et on en importa 45,000, dont les deux tiers venaient des États-Unis. On a pu atteindre un tel niveau d'exportation en raison des avantages

Commission royale sur l'industrie automobile

que l'industrie canadienne de l'automobile tirait de ses relations étroites avec les États-Unis et de la préférence dont elle jouissait sur certains marchés de l'Empire britannique.

Dans les années de crise qui ont suivi 1929, l'industrie de l'automobile, au Canada comme aux États-Unis, a connu une forte réduction dans sa production. Au Canada, la production des voitures de tourisme et des véhicules commerciaux a passé de 263,000 unités, qu'elle était en 1929, à 61,000 unités en 1932, tandis qu'aux États-Unis, la production a passé de 5,400,000 unités, qu'elle était en 1929, à 1,400,000 unités en 1932.

Dans l'intervalle qui a précédé l'ajustement considérable qui devait se faire dans le tarif douanier des automobiles en 1936, trois changements importants furent accomplis. Le premier fut, en 1931, la création d'un troisième échelon de valeur à l'égard des droits, lequel donnait lieu à un taux de 40 p. 100 sur les voitures de tourisme évaluées à plus de \$2,100. Le second fut, en 1932, l'établissement de l'entrée en franchise de tous les véhicules motorisés importés du Royaume-Uni. Cette dernière concession sembla si peu importante à l'industrie canadienne de l'automobile que l'enquête qu'effectua la Commission du tarif en 1936 y prêta peu d'attention. On fit le troisième changement au début de 1936: aux termes de l'accord commercial canado-américain, les États-Unis obtinrent les droits douaniers intermédiaires de 17½ p. 100 sur les automobiles ne valant pas plus de \$1,200, de 22½ p. 100 sur celles dont la valeur dépassait \$1,200 mais non \$2,100, et de 30 p. 100 sur celles qui valaient plus de \$2,100, au lieu des droits douaniers généraux qui étaient de 20 p. 100, 30 p. 100 et 40 p. 100 respectivement, dans les cas précités.

Révision du tarif des douanes en 1936

En 1936, à la suite d'un examen approfondi de la question et du rapport présenté par la Commission du tarif, le tarif visant les automobiles fut de nouveau réduit tandis que le tarif visant les pièces était complètement refondu. Le taux des droits applicables à tous les véhicules motorisés, sans égard à leur valeur, devint de 17½ p. 100, selon le tarif intermédiaire, tarif qui était alors le plus important puisqu'il s'appliquait aux importations en provenance des États-Unis. Il était prévu qu'un décret du conseil pouvait hausser le tarif jusqu'à 22½ p. 100

si les importations entravaient sérieusement la production canadienne. Le nouveau tarif applicable aux pièces d'automobile substitua à l'encombrante disposition qui prévoyait un remboursement partiel de la douane un régime d'entrée en franchise conditionnelle. Il y avait une double condition: les pièces devaient être «d'une catégorie ou d'une espèce non fabriquée au Canada», et pour certaines pièces, il fallait en outre que certaines exigences de «teneur» soient observées. On doit noter que la «teneur» se référait toujours à l'Empire (ce devait être plus tard le Commonwealth) plutôt qu'au Canada, mais le fait continuait d'être négligeable puisque la seule source de pièces importées en vue de la production canadienne était les États-Unis.

Les numéros tarifaires tels qu'ils existent maintenant sont reproduits intégralement à l'Appendice V. En principe, ce sont les mêmes que ceux qui furent établis en 1936. Les principaux numéros peuvent être brièvement résumés comme il suit:

- 438a Ce numéro établit le taux applicable aux véhicules à moteur: en franchise selon le tarif de préférence britannique; 17½ p. 100 selon le tarif de la nation la plus favorisée.
- 438b Ce numéro englobe une liste de produits généralement employés par l'industrie dans la fabrication des pièces de véhicules à moteur. Ces produits sont admis en franchise s'ils sont d'une catégorie ou d'une espèce non fabriquée au Canada; ils sont sujets à un droit de 17½ p. 100, suivant le tarif de la nation la plus favorisée, s'ils sont d'une catégorie ou d'une espèce fabriquée au Canada. Dans un cas comme dans l'autre, ils sont admis en franchise selon le tarif de préférence britannique.
- 438c Ce numéro englobe une longue liste de pièces généralement employées par les fabricants d'automobiles. A l'égard de ce numéro, l'entrée en franchise est subordonnée à la conformité à une double condition: la pièce doit être d'une catégorie ou d'une espèce non fabriquée au Canada et elle doit répondre aux exigences de teneur (40 p. 100 du coût de production des voitures de tourisme, si la production est de moins de 10,000 unités, 50 p. 100 si la production dépasse 10,000 mais non 20,000 unités et 60 p. 100 si la production dépasse

Commission royale sur l'industrie automobile

20,000 unités). Si la double condition n'est pas remplie, les pièces sont sujettes au taux de $17\frac{1}{2}$ p. 100 du tarif de la nation la plus favorisée. Encore une fois, les pièces sont admises en franchise selon le tarif de préférence britannique.

438d Ce numéro englobe une liste de pièces employées dans la fabrication de véhicules commerciaux. Ici encore, les marchandises doivent remplir une double condition pour être admissibles en franchise selon le tarif de la nation la plus favorisée, mais la teneur exigée en produits du Commonwealth est de 40 p. 100, quelle que soit l'échelle de production. Ces pièces sont admises en franchise selon le tarif de la préférence britannique.

438f Ce numéro englobe toutes les pièces non dénommées dans les numéros précédents. Elles entrent en franchise selon le tarif de la préférence britannique et elles sont sujettes à un droit de 25 p. 100 selon le tarif de la nation la plus favorisée.

La logique qui préside à l'entrée en franchise conditionnelle des pièces d'automobile peut se traduire ainsi: il est de nombreuses pièces dont le coût aux États-Unis, où le volume de production se trouve fort élevé, est tellement inférieur à leur coût au Canada, où le volume de production se trouve de beaucoup inférieur, que même les taux élevés des droits ne suffiraient pas à induire le fabricant canadien d'automobiles à les acheter ou à les produire au Canada. Si on les frappait d'un droit, ces pièces seraient encore importées: le gouvernement recueillerait des revenus, le consommateur canadien payerait davantage pour son automobile, mais les fabricants de pièces au Canada pourraient bien constater que la majoration du prix des automobiles réduirait la vente et partant la demande à l'endroit de ces pièces qu'ils pourraient produire et qu'ils produisaient. Ainsi s'explique l'entrée en franchise si les pièces sont «d'une catégorie ou d'une espèce non fabriquée au Canada». L'exigence de «teneur» offre une ingénieuse alternative à la protection au moyen des droits de douane. Sans spécifier quelles pièces en particulier doivent être fabriquées au Canada, elle oblige les fabricants à dépenser au Canada une certaine proportion du coût de la production. Il est laissé au fabricant de découvrir quelle part de la

production doit être entreprise au Canada alors qu'il faut réduire au minimum les coûts supplémentaires qu'impose la nécessité de satisfaire aux conditions de teneur. La méthode devrait donc favoriser la production des pièces là où le désavantage qui résulte d'un faible volume est à un point minimum. Cependant, il reste un écart entre les taux de droits prévus aux différents numéros tarifaires. Cet état de choses limite la gamme du choix et il s'ensuit que les pièces fabriquées au Canada peuvent ne pas être celles à l'égard desquelles le désavantage découlant d'un faible volume de production est au point minimum. Alors que les exigences de teneur assurent un pourcentage donné de participation canadienne dans l'industrie, la protection de 17½ p. 100 sur le véhicule achevé permet aux prix des pièces qui sont fabriquées au Canada d'être largement au-dessus des prix demandés pour des pièces semblables aux États-Unis.

Évolution de l'industrie de 1936 à 1945

Il est difficile de juger de la portée des changements tarifaires et des nouvelles dispositions relatives à la teneur adoptées en 1936. La période de trois ans qui a précédé la guerre a été caractérisée par l'instabilité de la conjoncture économique et n'offre pas une base équitable d'après laquelle on puisse juger de leur effet. En 1937, la production dans l'industrie de la fabrication des véhicules motorisés a augmenté considérablement, mais elle a décliné de nouveau jusqu'au début de la guerre. En 1938, la production canadienne a été de 166,000 véhicules, dont 57,000 furent exportés. Avec une importation de seulement 15,000 véhicules, nos exportations l'emportaient toujours. Après 1936, un certain nombre de producteurs à faible volume cessèrent de fabriquer au Canada; trois d'entre eux, *Studebaker Corporation of Canada Limited*, *Hudson Motors of Canada Limited* et *Packard Motor Car Company of Canada Limited*, continuèrent néanmoins de vendre sur le marché canadien des voitures importées. Bien qu'il pût y avoir un certain nombre de raisons pour amener ces sociétés à se retirer de la production au Canada, il est fort possible que la disposition relative à la teneur de 40 p. 100, en face des progrès d'une technologie qui favorise la production sur une haute échelle, y ait été pour quelque chose. Il est également difficile d'apprécier l'effet qu'ont eu sur l'industrie

Commission royale sur l'industrie automobile

des pièces les changements apportés en 1936 au Règlement sur le tarif douanier. Au commencement, la production augmentait même plus dans l'industrie des pièces que dans l'industrie de la fabrication des automobiles. Subséquemment, elle a décliné un peu moins.

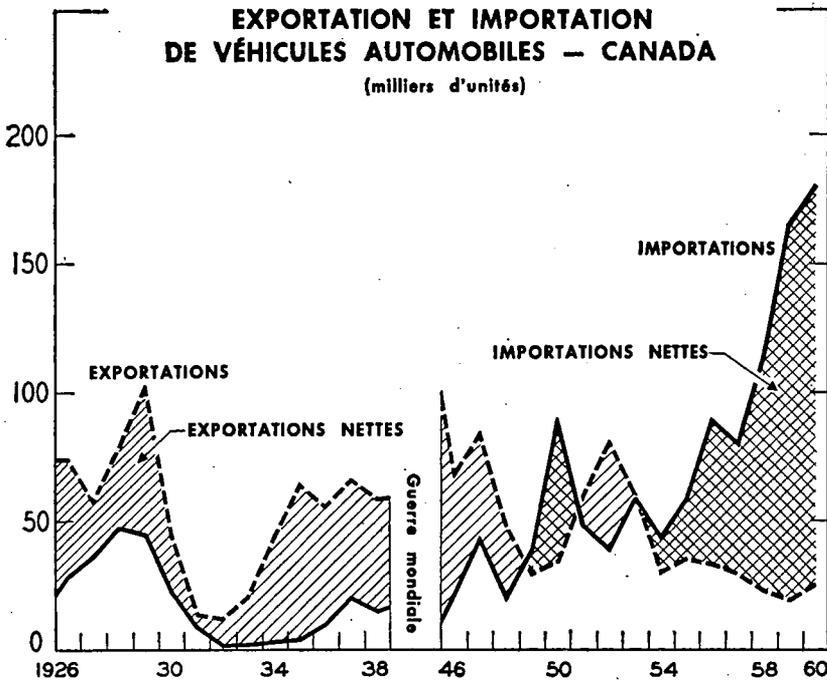
Après le début de la Seconde Guerre mondiale, l'industrie de l'automobile a rapidement accru sa production et elle a orienté ses énergies vers la fabrication de l'équipement militaire. En 1941, la production avait augmenté au niveau de 271,000 véhicules par année. La production des voitures de tourisme fut suspendue en 1942 et, cette année-là, 216,000 véhicules militaires furent fabriqués. Bien qu'à partir de là la production des véhicules ait décliné, l'industrie continua de fonctionner à un niveau très élevé, produisant des pièces de rechange et du matériel militaire d'autres genres.

Évolution de l'industrie depuis 1945

C'est en septembre 1945 que la production des voitures de tourisme a repris: en 1946, l'industrie produisit 92,000 voitures de tourisme et 80,000 véhicules commerciaux. Les exportations représentèrent 40 p. 100 de la production globale. En 1950, la production avait atteint 390,000 véhicules. Cependant, comme on le verra dans le graphique de la page 13, les premiers signes d'une situation nouvelle et importante se dessinaient. Sous la pression d'une forte demande sur le marché intérieur, nos importations d'automobiles dépassaient de beaucoup les exportations. Les exportations déclinèrent jusqu'à 30,000 véhicules en 1949 et à 34,000 véhicules en 1950, soit à moins de 10 p. 100 de la production. Les importations s'élevèrent jusqu'à 38,000 véhicules en 1949 et jusqu'à 89,000 en 1950.

En 1953, la production globale des véhicules a été de 481,000 unités; c'est le sommet de la production atteint jusqu'ici. Les exportations atteignaient un niveau relativement élevé (60,000 véhicules, soit 12.5 p. 100 de la production) et elles contrebalançaient presque les importations. Depuis 1953, en général, les exportations ont décliné. En 1960, elles étaient tombées au tiers du volume de 1953. D'autre part, les importations ont monté brusquement. En 1960, le Canada a importé 180,000 véhicules, alors qu'il en avait importé 58,000 en 1953.

Dans un monde en évolution, le Canada est rendu à un point où il importe beaucoup plus de véhicules qu'il n'en exporte. En 1960,



les importations ont représenté 33 p. 100 de tous les véhicules vendus au Canada. Sur les 180,000 véhicules importés au Canada en 1960, 96,000 étaient en provenance du Royaume-Uni, 40,000 de l'Allemagne de l'Ouest, 32,000 des États-Unis et 13,000, de la France, de l'Italie ou d'autres pays. Il y a eu également une lourde pénétration des véhicules européens sur le marché des États-Unis. En 1960, les États-Unis importèrent quelque 483,000 voitures alors qu'ils en avaient importé à peu près 60,000 en 1955; dans l'intervalle, les exportations de véhicules américains ont diminué de 389,000 à 325,000.

Le cadre mondial

Il est important de considérer l'évolution de l'industrie de l'automobile de l'Amérique du Nord, dans la perspective de la situation économique des années cinquante. Un des traits les plus importants de cette période d'après-guerre a été la grave pénurie de dollars qui, pour beaucoup de pays, a persisté bien avant dans la décennie. Cette pénurie

Commission royale sur l'industrie automobile

de dollars a favorisé l'expansion rapide d'industries de véhicules motorisés nettement orientées vers l'exportation, au Royaume-Uni et sur le continent. D'autre part, certains de nos marchés traditionnels d'exportation ont décliné à la suite de l'établissement de barrières à l'importation destinées à encourager la croissance de leurs industries secondaires aussi bien qu'à atténuer la pénurie de dollars. Pendant cette période, la concurrence faite par le Royaume-Uni et l'Europe sur les marchés d'exportation s'est accrue rapidement.

La pénétration massive des véhicules européens en Amérique du Nord a été un autre trait marquant du marché mondial de l'automobile dans les années cinquante. L'accueil par la clientèle d'Amérique du Nord de véhicules européens fut assez général. Au Canada, la pénétration de ces véhicules a été encouragée davantage par une interprétation libérale du régime douanier alors en vigueur. Cette question sera traitée dans le chapitre IV. La pénétration des véhicules européens sur le marché des États-Unis a atteint un sommet en 1959. En 1960, la faveur du public à l'endroit des modèles «compacts» produits au pays s'accroissant, les importations aux États-Unis passèrent de 690,000 unités qu'elles avaient été l'année précédente à 483,000 unités, la diminution étant de 30 p. 100. Il s'ensuivit qu'au total les exportations des quatre principaux producteurs européens à tous les pays du monde se stabilisèrent. Par contre, les importations européennes au Canada continuèrent de monter en 1960. Il est évident que la voiture compacte nord-américaine n'a pas fait une concurrence aussi efficace aux voitures européennes au Canada qu'aux États-Unis.

Des données statistiques indiquant sur une longue période la production, l'exportation et l'importation des véhicules à moteur en Amérique du Nord et en Europe se trouvent à l'appendice VI. Les tableaux I et II qui figurent aux pages 15 et 16 font ressortir la hausse rapide qui s'est manifestée récemment dans la production et les exportations des pays d'Europe.

Les graphiques qui figurent aux pages 17, 18 et 19 font ressortir les changements importants qui se sont produits dans le domaine de la fabrication mondiale des automobiles. Il en ressort surtout, évidemment, que les quatre principaux producteurs européens prennent de plus en plus d'importance dans l'ensemble de la production des voitures automobiles et qu'ils ont acquis une place dominante sur ce marché d'exportation au cours de la période d'après-guerre.

TABLEAU I
 PRODUCTION DE VOITURES AUTOMOBILES
 AU CANADA ET DANS LES PRINCIPAUX PAYS PRODUCTEURS
 (En milliers d'unités)

	Canada	États-Unis	Principaux pays producteurs d'Europe					Total
			Royaume-Uni	France	Allemagne(1)	Italie		
1928.....	263	5,337	239	233	156	55	640	
1938.....	166	2,508	445	182	342	71	1,040	
1952.....	434	5,539	690	499	428	138	1,775	
1955.....	454	9,169	1,237	725	909	269	3,140	
1959.....	368	6,729	1,560	1,283	1,719	501	5,063	
1960 ⁽²⁾	396	8,059	1,778	1,369	2,055	690	5,892	

(1) Données provisionnelles, sauf pour le Canada.

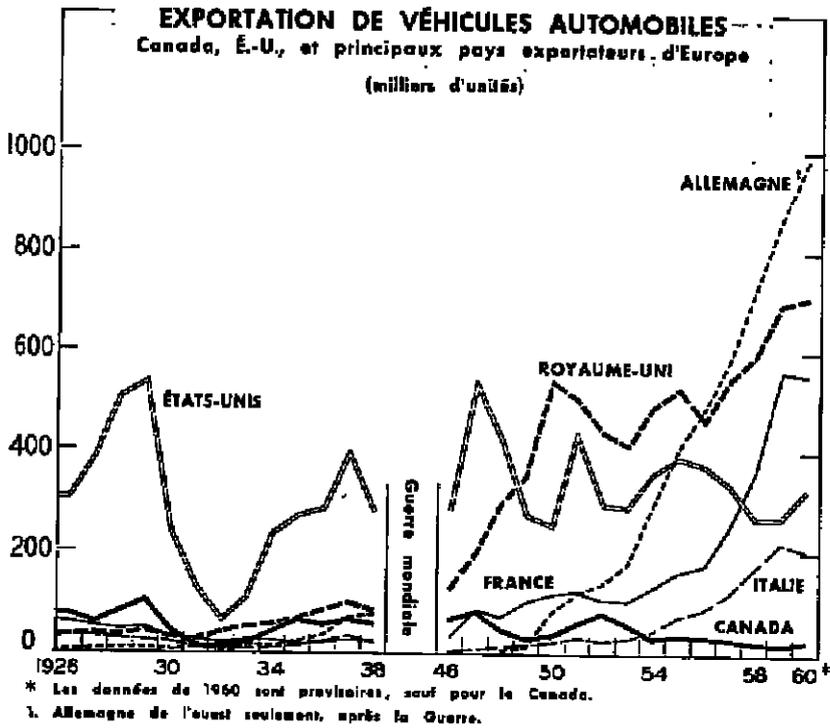
(2) Allemagne de l'Ouest seulement, après la seconde guerre mondiale.

TABLEAU II
 EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS DE VOITURES AUTOMOBILES
 AU CANADA ET DANS LES PRINCIPAUX PAYS PRODUCTEURS
 (En milliers d'unités)

	Canada		États-Unis		Principaux pays producteurs d'Europe					Total
	Exportations	Importations	Exportations	Importations	Royaume-Uni		France	Allemagne ⁽¹⁾	Italie	
					Exportations	Importations				
1929.....	102	35	537	n. d.	42	38	49	8	24	123
1938.....	58	15	277	n. d.	84	11	24	78	20	206
1952.....	80	39	296	33	437	2	107	137	26	707
1955.....	35	58	389	57	529	12	163	404	75	1,171
1959.....	19	166	268	690	697	28	562	871	221	2,351
1960p.....	23	163	325	483	710	n. d.	555	983	205	2,453

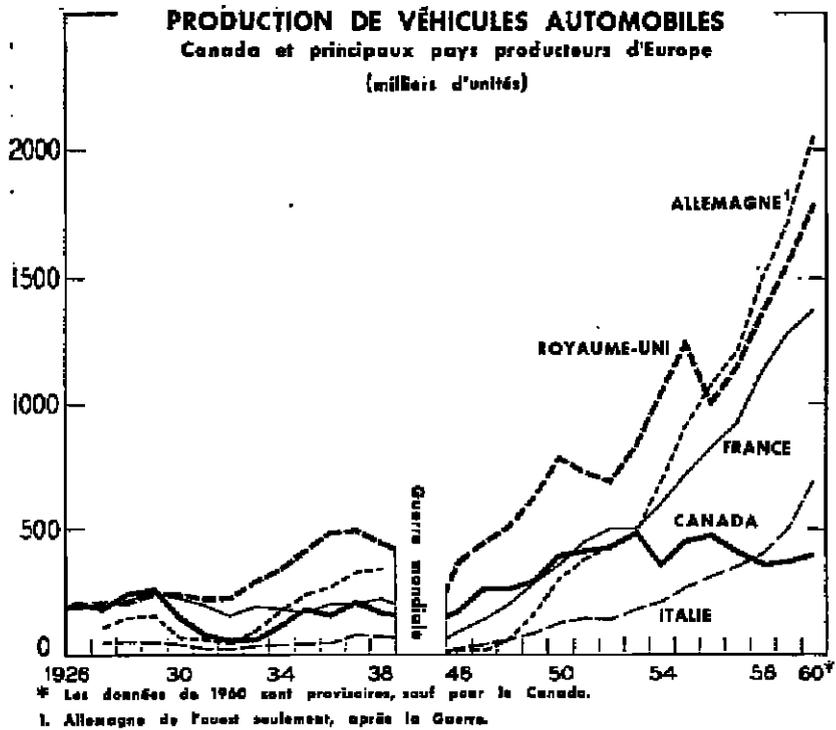
p: Données provisoires, sauf pour le Canada.

(1) Allemagne de l'Ouest seulement, après la seconde guerre mondiale.



A la fin des années vingt, les États-Unis étaient de bien loin le principal pays producteur et exportateur de voitures automobiles. Le Canada, dont l'industrie de l'automobile se comparait alors aux industries de la France et du Royaume-Uni, exportait plus que l'un ou l'autre de ces pays. A l'encontre de ce qui se passait en Europe, la production des industries canadiennes et américaines a sensiblement diminué au cours de la dépression qui a suivi 1929. A la fin des années trente, l'industrie canadienne des voitures automobiles n'avait non seulement pas réussi à reprendre le terrain perdu depuis 1929 comme producteur ou exportateur mais s'était vu dépasser par le Royaume-Uni et l'Allemagne dans ces deux secteurs.

Après la Seconde Guerre mondiale, la fabrication des voitures automobiles au Canada a accusé une expansion rapide jusqu'en 1953, mais l'importance des exportations pour maintenir le niveau de la production était devenue relativement moindre. Entre-temps, trois des quatre principaux producteurs européens avaient atteint des niveaux

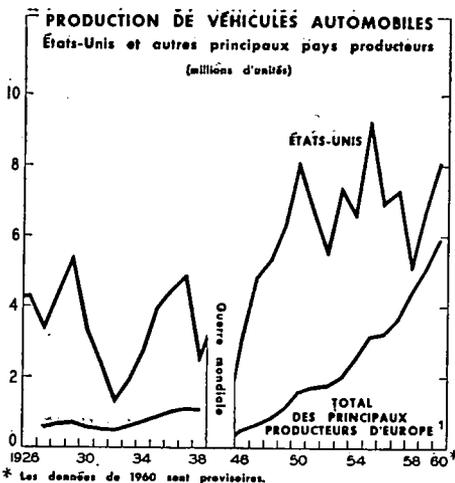


de production qui dépassaient celui du Canada et l'industrie de l'automobile de chacun de ces quatre producteurs se développait à un rythme beaucoup plus rapide qu'au Canada. En 1960, l'Allemagne fabriquait plus de deux millions de voitures par année. Le Royaume-Uni avait presque atteint ce chiffre, la France fabriquait plus d'un million de voitures par année et l'Italie avait dépassé le Canada tant dans le domaine de la fabrication que dans celui de l'exportation. L'an dernier, les quatre principaux producteurs européens ont produit ensemble quinze fois plus de voitures que le Canada, ce qui représentait 73 p. 100 de la production totale des États-Unis. En 1953, l'année où la fabrication des automobiles au Canada a atteint un sommet, les fabricants de ces quatre pays n'ont fabriqué que quatre fois autant de voitures que le Canada, soit 27 p. 100 du nombre de voitures fabriquées aux États-Unis. Plus loin en arrière, en 1938 et 1929, ces pays ont fabriqué respectivement 6.5 et 2.7 fois le nombre de voitures fabriquées au Canada et

41 p. 100 et 13 p. 100 du nombre des voitures fabriquées aux États-Unis. (En 1937, une année qui illustre mieux la période immédiate d'avant-guerre, les quatre pays européens avaient fabriqué ensemble 23 p. 100 des voitures fabriquées aux États-Unis.)

Dans le domaine des exportations, les changements ont été encore plus frappants. Le Canada n'occupe plus depuis longtemps le rang éminent du second exportateur de voitures du monde. Les États-Unis ont perdu le premier rang au Royaume-Uni peu après la Seconde Guerre mondiale et ont occupé par la suite le troisième et le quatrième rang lorsque l'Allemagne et la France sont devenus des exportateurs importants de voitures automobiles. En 1957 même les États-Unis importaient plus de voitures de tourisme qu'ils n'en exportaient. Le Royaume-Uni et la France exportaient chacun cinq voitures contre chaque voiture exportée par les États-Unis, et l'Allemagne en exportait sept fois plus que les États-Unis. Dans les premières années,

le Canada était en mesure d'exporter des voitures automobiles surtout parce qu'il était à même de bénéficier de plusieurs des avantages que les États-Unis tiraient de la production sur une grande échelle, ce qui améliorerait la position concurrentielle de notre pays sur le marché international. Les exportations de voitures automobiles par le Canada ont diminué dans le cadre de la diminution des exportations de l'Amérique du Nord.



* Les données de 1960 sont provisoires.

1. Y compris le Royaume-Uni, l'Allemagne (l'Allemagne de l'ouest seulement, après la Guerre), la France et l'Italie.

Perspectives d'avenir

Voilà donc en résumé comment se présente le marché mondial de l'automobile à la fin des années cinquante, mais nous n'avons pas tout dit. Dans tous les endroits que j'ai visités en Angleterre et en

Commission royale sur l'industrie automobile

Europe, j'ai constaté que les installations de fabrication d'automobiles étaient en voie d'expansion ou que l'on projetait d'agrandir. Ces projets ne sont pas la conséquence de l'expansion des marchés à l'intérieur de ces pays, mais ils sont établis dans l'attente d'une augmentation soutenue des exportations. Il est évident qu'une forte concurrence se manifesterait sur le marché mondial au cours de la présente décennie. Il faut établir maintenant la ligne de conduite du Canada dans ce domaine en tenant parfaitement compte des projets actuels visant une expansion de cette industrie en Europe. Même si on se préoccupe immédiatement des problèmes à court terme qui se posent dans l'industrie, il importe de ne pas négliger toute étude de certaines perspectives à long terme. Il semble raisonnable d'affirmer que l'industrie européenne de l'automobile fait actuellement une forte concurrence à l'industrie nord-américaine parce qu'elle peut bénéficier des techniques et de l'outillage les plus perfectionnés ainsi que d'une main-d'œuvre dont les salaires sont relativement bas. Le niveau des salaires de cette industrie est dans une certaine mesure fonction du niveau des salaires dans d'autres industries dans le même pays. Ceux-ci dépendent du niveau général de la productivité dans le pays. A mesure que des progrès s'accompliront dans le domaine des techniques et de l'outillage, les salaires tendront vers le niveau des salaires en Amérique du Nord qui continue d'augmenter. Ces pays perdront ainsi certains avantages qu'ils possèdent à l'heure actuelle dans le domaine de la concurrence.

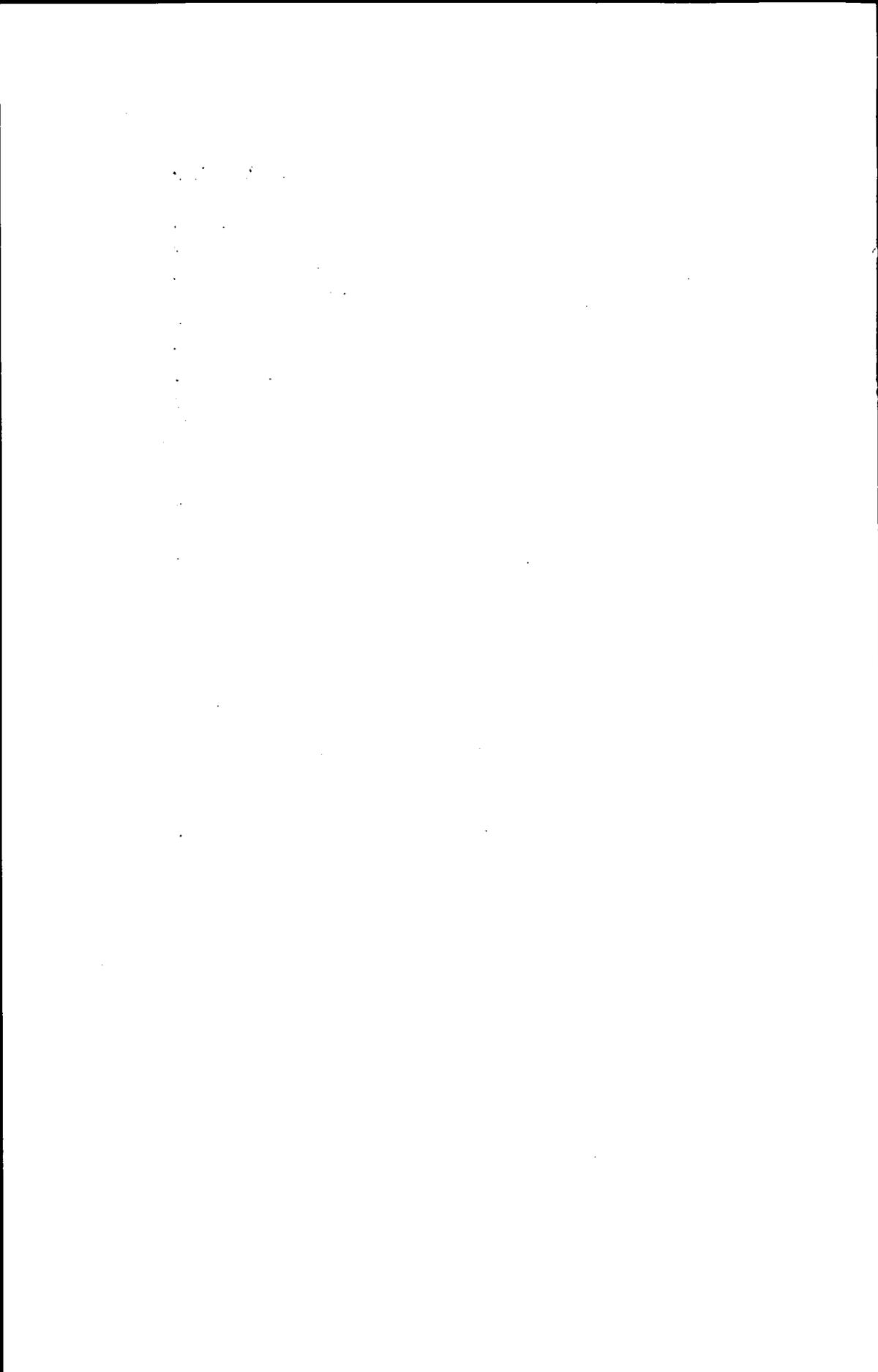
Taxes de vente et d'accise

Avant d'aller plus avant dans notre étude, il convient d'étudier brièvement dans un contexte historique le sujet des taxes de vente et d'accise qui sont levées sur les voitures automobiles au Canada.

Les voitures de tourisme sont l'objet de taxes spéciales d'accise depuis 1923. Jusqu'à 1936, le taux était de 5 p. 100 sur les automobiles d'une valeur allant jusqu'à \$1200 et de 10 p. 100 sur tout montant dépassant \$1200. De 1936 à 1940 la taxe était de 5 p. 100 sur le montant dépassant le prix de \$650. Au cours de la Seconde Guerre mondiale on a imposé des droits plus sévères d'après une échelle progressive. De 1941 à 1945, période où les taux étaient les plus élevés, la taxe d'accise était de 25 p. 100 sur les automobiles dont la valeur

était d'au plus \$900, de 40 p. 100 sur celles dont la valeur était de plus de \$900 mais pas plus que \$1200, et de 80 p. 100 sur les automobiles dont la valeur était de plus de \$1200. De 1945 à 1947, on a imposé un droit uniforme de 10 p. 100. De nouveau en 1947 on a imposé des droits élevés progressifs: 25 p. 100 à l'égard des voitures dont la valeur était d'au plus \$1200, 50 p. 100 à l'égard des voitures dont la valeur allait de \$1200 à \$2000, et 75 p. 100 à l'égard des voitures de plus de \$2000. Cette augmentation était essentiellement une mesure qui visait à conserver les devises étrangères. Le droit est redevenu un taux uniforme de 10 p. 100 en 1948; il a été porté à 15 p. 100 en 1950 et à 25 p. 100 en 1951. De 1952 à 1955, il était de 15 p. 100, de 1955 à 1957 de 10 p. 100. Il est de 7½ p. 100 depuis le 7 décembre 1957. Les automobiles ont été et sont également l'objet de la taxe de vente générale. Le taux actuel est de 11 p. 100. Ces taxes sont calculées d'après le prix de vente du fabricant au détaillant quand l'automobile est fabriquée au Canada et sur la valeur à l'acquitté quand elle est emportée.

Règle générale, ces taxes ne visent à aucune distinction entre les automobiles importées et les automobiles fabriquées au Canada. Cependant, la taxe d'accise a été utilisée à des fins protectionnistes entre 1926 et 1936. Au cours de cette période, les voitures dont la valeur était de moins de \$1200 et qui remplissaient les conditions relatives à la teneur en éléments canadiens étaient exemptes de la taxe d'accise de 5 p. 100. Je démontrerai plus loin que la neutralité voulue de ces taxes peut bien ne pas avoir été complètement atteinte, étant donné les différentes bases de cotisation utilisées à l'égard des automobiles importées et des automobiles fabriquées au pays.



Chapitre III

La structure de l'industrie

La domination de l'industrie canadienne des véhicules automobiles par l'industrie américaine constitue le trait caractéristique le plus important de la première. Les sociétés manufacturières d'automobiles canadiennes sont la propriété et relèvent d'entreprises américaines. Leurs produits sont dessinés aux États-Unis et leurs méthodes de fabrication s'apparentent étroitement aux techniques conçues par les sociétés-mères; de plus une grande partie de leurs pièces sont fabriquées aux États-Unis en même temps que le volume considérable de pièces requises par ce vaste marché. Ainsi le Canada partage, dans une certaine mesure, les économies attribuables à la vaste production effectuée aux États-Unis. Notre pays doit, par contre, accepter certaines particularités de l'industrie américaine comme, par exemple, la multiplicité et la fréquence des changements de modèles, qui sont moins avantageux surtout dans un marché restreint.

Cinq fabricants, bien différents en importance, dominent le marché des États-Unis. Les «Trois Grands» (*General Motors, Ford et Chrysler*) fabriquent quelque 90 p. 100 des automobiles. En 1960, les filiales des «Trois Grands» ont fabriqué 98 p. 100 des véhicules produits au Canada; en 1959 et en 1958, elles en ont fabriqué 97 et 98 p. 100 respectivement. Ces trois sociétés sont aussi de gros importateurs: en effet, leur part des importations globales de véhicules automobiles s'établit à 43 p. 100; leurs ventes (c'est-à-dire le total de leur production au Canada et de leurs importations) ont représenté 86 p. 100 des ventes totales effectuées au Canada en 1960, 81 p. 100 en 1959 et 85 p. 100 en 1958.

Les «Trois Grands» fabriquent aussi des véhicules commerciaux. Les véhicules commerciaux ordinaires y compris les camions de livraison légers constituent le gros de la demande. Vu que ces véhicules commerciaux et les automobiles de tourisme sont faits de plu-

Commission royale sur l'industrie automobile

sieurs pièces mécaniques identiques, il est naturel que le même fabricant les produise et que les «Trois Grands» occupent un rang prédominant dans les deux marchés. La fabrication d'autobus et de camions lourds présente un tout autre aspect. Ces véhicules sont pour la plupart construits selon les prescriptions de l'usager et de façon générale ils ne se prêtent pas aux techniques de la fabrication en série. On en construit relativement peu, mais la valeur de chaque véhicule est considérable. Un important fabricant de camions de toutes sortes et plusieurs manufacturiers de moindre importance qui fabriquent des autobus et des camions spéciaux approvisionnent ce marché; deux fabricants d'automobiles s'implantent graduellement dans ce marché.

L'industrie canadienne de l'automobile est concentrée dans le sud-ouest de l'Ontario. Il est deux facteurs principaux qui déterminent la localisation des usines de montage: d'abord, la proximité du plus important marché, puis, la proximité des sources américaines d'approvisionnement de pièces. La *General Motors* fait le montage de ses véhicules à Oshawa; la *Ford*, à Oakville; la *Chrysler*, à Windsor, la *Studebaker*, à Hamilton, et l'*American Motors*, à Brampton. Les nombreuses usines où se fabriquent les pièces d'automobiles sont situées dans plusieurs localités de cette région.

Degré d'intégration

La fabrication des automobiles s'effectue dans plusieurs pays. A un bout de l'échelle se trouvent les pays où les usines ne s'occupent que du montage de véhicules importés en pièces détachées, principalement des États-Unis, du Royaume-Uni, de la France, de l'Allemagne et de l'Italie. Le désir des pays aux débouchés restreints de jouer un certain rôle dans l'industrie de l'automobile entraîne des coûts accrus. Les droits de douane qu'il faut établir à l'égard des véhicules montés afin d'inciter au montage de ces véhicules C.K.D. sont souvent élevés. A l'autre bout de l'échelle se trouvent les pays dont les industries de l'automobile fabriquent toute la myriade des pièces qui entrent dans la fabrication. Le Canada se situe à peu près au milieu de l'échelle. Les droits de douane à l'égard des automobiles ont été établis en vue d'assurer une certaine mesure de fabrication et de montage au Canada. S'ils avaient visé à l'établissement de la fabrication complète au Canada, il est douteux que l'industrie ait pu s'établir. En autorisant l'entrée en

franchise de certaines pièces «d'une catégorie ou d'une espèce non fabriquée au Canada» (qui se conforment à la condition relative à la teneur en éléments en provenance des pays du Commonwealth), le tarif a eu pour effet de susciter un apport canadien considérable dans la fabrication de véhicules à moteur. Évidemment cet apport n'a pas été réalisé sans qu'il en coûte aux consommateurs canadiens.

Les sociétés *Studebaker* et *American Motors*, étant donné leur production plutôt modeste, ne s'occupent que du montage au Canada. Devant faire face à la double nécessité d'assurer la «teneur» requise et de produire au plus bas coût possible, elles achètent de sources canadiennes les pièces qui peuvent être fabriquées économiquement au Canada et importent les autres de leurs sociétés-mères ou des fournisseurs de ces sociétés. Au Canada, la *Chrysler*, est avant tout un monteur de véhicules et de moteurs. Elle s'occupe un peu de fabrication, de construction de carrosserie et d'usinage et de montage de moteurs. Elle achète de fournisseurs canadiens les blocs-moteurs, les vilebrequins et les bielles sous forme de pièces brutes de fonderie et de ferrures brutes qu'elle usine en pièces composantes finies. La *Ford* possède d'importantes installations affectées à la construction de carrosseries, à l'usinage et aux travaux d'emboutissage ainsi qu'une vaste usine de moteurs à Windsor. Elle a aussi des fonderies qui lui fournissent la plus grande partie des pièces de fonderie dont elle a besoin, particulièrement ses blocs-moteurs. La *General Motors* et la *McKinnon Industries Limited* constituent l'exploitation la plus complète au Canada, en raison évidemment du plus vaste volume de leur production. (Les deux sociétés sont ici considérées comme un ensemble. Bien que la *McKinnon Industries Limited* soit bien indépendante de la *General Motors of Canada*, elle est une filiale de la *General Motors Corporation*. Il m'a semblé plus raisonnable de les étudier comme deux divisions d'une même exploitation, même si elles forment deux sociétés distinctes.) Elles fabriquent une variété de pièces et de genres de fournitures que les autres fabricants d'automobiles ne produisent pas. Elles exploitent une forge considérable et des fonderies de fonte grise et de fer affiné. Elles fabriquent des moteurs à six et à huit cylindres, des pièces estampées pour automobiles, y compris des ailes et des capots. Elles produisent aussi d'autres pièces composantes comme les boîtes de vitesse, les différentiels, des ensembles de freins et toute une gamme de fournitures électriques.

Commission royale sur l'industrie automobile

Aux États-Unis, les sociétés *General Motors* et *Ford* sont tellement importantes qu'elles sont en mesure de fabriquer en quantité suffisante pour recueillir la plus grande partie des avantages d'une production massive. Une telle intégration n'est avantageuse que dans les cas où le volume est très considérable; toutefois même si l'intégration n'est pas économique en l'absence d'un volume élevé, un fort volume n'entraîne pas nécessairement l'intégration. Ainsi, au Royaume-Uni, l'intégration verticale n'est pas aussi fréquente qu'aux États-Unis; les fabricants importants d'automobiles s'approvisionnent chez les fournisseurs indépendants, achetant, par exemple, le matériel électrique chez *Joseph Lucas Limited* et les carrosseries chez *Pressed Steel Co. Ltd.* Au Canada, le degré d'intégration varie considérablement parmi les «Trois Grands», selon l'envergure de leur exploitation et la ligne de conduite adoptée par les sociétés-mères à cette fin. L'exigence relative à la «teneur» en éléments canadiens a probablement entraîné une plus forte fabrication de pièces par les gros fabricants qu'ils ne l'auraient entrepris sans cette exigence. Mais ce genre de fabrication n'est pas accessible aux fabricants canadiens de moindre importance et il n'est possible que dans une certaine mesure pour les plus grandes sociétés. Dans les cas où l'échelle optimum de production est très élevée, par exemple celui des pièces estampées de carrosserie et des transmissions automatiques, même l'ensemble des besoins canadiens ne justifierait pas la production au Canada. Par exemple, si les fabricants canadiens de véhicules adoptaient un genre de transmission automatique pour tous les modèles, la production de cette pièce au Canada ne permettrait pas de réaliser, par suite d'une production massive, d'aussi fortes économies que peut réaliser actuellement un seul producteur américain de transmissions automatiques. Pour la société particulière, les avantages de l'intégration verticale proviennent avant tout des calculs stratégiques plutôt que des calculs ayant trait au coût. Même dans les opérations où le niveau optimum de production est accessible aux producteurs canadiens il semble n'y avoir que peu de chance de réduire les coûts au moyen de l'intégration. Toutefois, la société peut obtenir une surveillance plus étroite sur la qualité et les dates de livraison, et se protéger contre les pénuries et les augmentations de prix.

Matières premières et procédés

Le véhicule à moteur est avant tout fait de fer et d'acier; en effet, quelque 80 p. 100 du poids d'un véhicule de tourisme se composent

de ces matières. Le châssis, la carrosserie, le vilebrequin, l'arbre de couche, les roues et le moteur sont faits de barres, de feuilles, de bandes, de fils et de tubes en acier et de fonte. En 1959, l'industrie de l'acier du Canada a vendu 286,000 tonnes de produits de laminerie à l'industrie de l'automobile au Canada ou environ 6 p. 100 de ses expéditions. Aux États-Unis, l'industrie de l'automobile a absorbé 17 p. 100 des expéditions américaines d'acier et l'industrie du Royaume-Uni a employé 12 p. 100 des expéditions d'acier de ce pays. On emploie d'autres métaux tels que le plomb, le cuivre, le zinc et le nickel et on fait un usage croissant de l'aluminium afin de réduire le poids des véhicules. Après le fer et l'acier, le caoutchouc est la matière première employée en plus grandes quantités par l'industrie de l'automobile. Les pneus et les chambres à air constituent plus de 50 p. 100 des expéditions de l'industrie des produits en caoutchouc. De plus, une automobile comprend quelque 200 pièces en caoutchouc, y compris les courroies de ventilateurs, les tuyaux, les tubes, les coussinets et les autres pièces embouties. Au total, quelque deux tiers de la valeur des expéditions de l'industrie des produits en caoutchouc sont destinés à l'industrie de l'automobile. Le verre, les textiles et la peinture sont aussi employés en grande quantité; l'usage des matières plastiques s'accroît. Il n'est pas possible de se procurer de sources canadiennes un bon nombre de matières ayant les prescriptions requises pour la production des véhicules et de leurs pièces et il faut les importer. On les achète ordinairement des États-Unis et, dans la plupart des cas, ces matières doivent acquitter des droits de douane.

Les métaux employés dans la fabrication des véhicules doivent être traités, emboutis, fondus ou forgés. La carrosserie, par exemple, consiste en une série de pièces embouties soudées ensemble. La production de grosses pièces embouties destinées à la carrosserie nécessite l'emploi de presses lourdes et de matrices coûteuses. Il y a des pièces embouties de plus petites dimensions qui servent à la fabrication de la carrosserie et une grande variété d'autres pièces embouties employées dans la production de toute une gamme de pièces composantes. Avant de pouvoir servir au montage final, les pièces coulées et forgées doivent être usinées; cette importante partie du processus de production exige un travail de haute précision. La plus importante pièce en fonte monobloc est le bloc-moteur tandis que la principale pièce forgée est l'arbre de couche.

Fabrication des pièces

Le Canada fabrique une grande variété de pièces d'automobiles, dont les moteurs, les différentiels, les transmissions ordinaires, les dispositifs de direction, les essieux, les roues, les radiateurs, les segments de pistons, les autodémarrateurs, les bougies d'allumage, les batteries, le verre stratifié et la plupart des accessoires électriques. En 1959, la fabrication globale des pièces et accessoires, y compris les pneus et les batteries, s'est élevée à quelque 530 millions de dollars. Un bon nombre de pièces ont été achetées aux États-Unis, surtout comme matériel devant être employé avec des pièces canadiennes dans la fabrication de véhicules neufs. En 1959, la valeur de ces importations s'est chiffrée à 336 millions de dollars.

La fabrication de pièces d'automobiles au Canada dépend de plusieurs éléments. Déjà on a mentionné les conditions établies par le tarif des douanes au sujet des droits de douane et des conditions relatives à la «teneur». La deuxième raison qui motive la fabrication au Canada a trait aux prescriptions précises auxquelles doivent se conformer les fabricants de pièces d'automobiles. Très souvent les prescriptions exigent non seulement que les matières employées soient identiques à celles dont on se sert aux États-Unis mais aussi que les machines employées dans le processus de production soient identiques à celles qui servent à la fabrication de pièces semblables aux États-Unis. Afin de produire une pièce au Canada, un fabricant devra peut-être acheter les matières premières, les machines et l'outillage nécessaires à leur conditionnement de la même source d'approvisionnement que son concurrent américain. Troisièmement, en raison du caractère de la fabrication de pièces dans le contexte du marché nord-américain de l'automobile (les modèles changent fréquemment) les outils et le matériel qui servent à cette fabrication doivent être dépréciés en une période de production d'une durée plutôt courte. Il s'ensuit que les coûts à l'unité sont directement fonction du coût des machines employées et du volume de production. La production sur une haute échelle dans d'autres pays a entraîné des progrès techniques dans la production de pièces d'automobiles comportant un haut niveau de mécanisation. Des machines coûteuses, à grande vitesse et utilisables dans une seule opération, dont la capacité dépasse, dans plusieurs cas, les besoins du marché canadien ont été mises au point. Les fabricants canadiens de pièces, dont le

volume de production est plutôt modeste, ne peuvent, en général, s'attendre de tirer suffisamment parti des économies que ce genre de machines permet de réaliser pour en justifier l'achat. Ils ont dû adapter des machines moins spécialisées à leur exploitation et, bien qu'ils aient déployé une admirable ingéniosité, ils n'ont pu s'exempter d'accroître les coûts. Bien qu'en moyenne les salaires de la main-d'œuvre dans l'industrie canadienne de l'automobile soient quelque peu inférieurs à ceux de l'industrie américaine, le coût de la main-d'œuvre par unité produite tend néanmoins à être plus élevé au Canada, en raison des fréquents changements des « montages » et de la production plutôt modeste par comparaison.

Économies de la production en grande quantité

Étant donné les recommandations que je ferai, il importe d'aborder la question des niveaux optimum de production. Partout où je suis allé je me suis toujours rendu compte de la place que tiennent le volume et les économies de la production massive. La technologie de l'industrie exige des machines de plus en plus coûteuses et de plus en plus spécialisées. Afin de réaliser toutes les économies possibles il est nécessaire d'augmenter sans cesse le volume de production. Les économies afférentes au volume accru de production ont amélioré la position concurrentielle sur le marché canadien des principaux pays fabricants d'automobiles de l'Europe. Le concept de l'envergure optimum n'est pas statique; une usine qui aujourd'hui est d'une envergure optimum peut ne plus l'être demain. L'optimum d'envergure d'une industrie varie selon le genre de travail à accomplir; il est plus élevé à l'égard de certaines opérations. Les différentes opérations que comporte la production d'un véhicule automobile peuvent se grouper en quatre procédés fondamentaux, à savoir: le moulage et le forgeage, l'usinage, l'emboutissage et le montage.

Le montage final peut se faire sur une moindre échelle. Aux États-Unis, chacun des «Trois Grands» possède plusieurs usines de montage à cause de l'éloignement des marchés importants et des frais de transport qui en résultent. Il semble que le rendement optimum soit atteint lorsque la production est d'environ 100,000 véhicules par année. En Europe, où les frais de transport sont relativement moins élevés, les travaux de montage tendent à se concentrer dans un seul endroit; les

Commission royale sur l'industrie automobile

usines importantes ont généralement plusieurs lignes de montage ayant chacune son outillage. Le système de convoyeur est universellement employé pour le montage en série. Cette technique peut s'employer avec plus ou moins de mécanisation et s'adapter à une faible production. Les opérations du montage préliminaire qui sont ordinairement reliées au montage final (carrosserie, boîte de vitesse, pont arrière) semblent atteindre leur efficacité optimum dans les volumes qui se rapprochent de ceux de l'assemblage final. Ces opérations peuvent atteindre le point d'efficacité optimum à des niveaux de production relativement bas à cause de la complexité du produit, de l'importance de la main-d'œuvre utilisée et de l'emploi d'un outillage non spécialisé. Ces travaux peuvent être effectués au Canada, particulièrement par les fabricants importants, sans entraîner un coût trop élevé.

Dans le moulage et le forgeage, la main-d'œuvre et l'outillage non spécialisés constituent des éléments du coût également importants et il y a lieu de croire que les économies découlant de la production en grande quantité sont peu importantes une fois dépassés certains niveaux de production relativement bas. Au Canada, la *General Motors* et la *Ford* effectuent des travaux de fonderie mais la *Chrysler* achète ses produits de fonderie de fournisseurs indépendants.

L'usinage des pièces selon la technique la plus avantageuse requiert des machines et des outils coûteux. Leur emploi ne saurait se justifier que par des volumes considérables de production. Le niveau optimum de production dans ce cas peut atteindre ou même dépasser un demi-million d'unités par année. On exécute un certain nombre de travaux d'usinage au Canada, comme par exemple l'usinage des pistons et des blocs-moteurs. Dans certains cas, le niveau optimum de production dépasse le volume des pièces requises par les fabricants canadiens d'automobiles. Dans quelques-uns de ces cas on en fait tout de même la fabrication grâce à la protection que confère le tarif des douanes.

L'emboutissage des pièces de la carrosserie illustre bien le principe de l'économie de la production en grandes quantités en ce qui concerne la fabrication des automobiles. Les économies découlant de la production massive proviennent surtout du fonctionnement continu de presses coûteuses et de l'utilisation intensive de matrices coûteuses, cette méthode permettant un amortissement rapide grâce à un fort volume de matriçage réalisé sur une période relativement courte. Les

renseignements qu'a obtenus la Commission portent à croire que le niveau optimum de la production est de l'ordre d'un million de pièces matriçées par année.

L'ampleur du marché des États-Unis permet aux gros producteurs de se prévaloir pleinement des échelles optimum de production dans chaque phase de l'industrie. Les grands producteurs européens, profitant de marchés qui s'accroissent rapidement, bénéficient de même des économies découlant de la production massive. On admet généralement que le point optimum de production dans le domaine de l'automobile est déterminé par l'échelle à laquelle le maximum d'économie peut être réalisé dans les opérations de matriçage. Il appert qu'à mesure que la production annuelle augmente vers un volume de 100,000 véhicules, les économies d'échelle sont considérables, en particulier dans les opérations de montage. Si le volume augmente au delà de ce point, il y a des économies supplémentaires dans les opérations d'usinage et de matriçage, bien qu'il faille doubler l'outillage destiné aux fins des opérations de montage et des autres opérations dans lesquelles le volume optimum est relativement faible.

L'échelle optimum pour les autres pièces et éléments variera considérablement suivant les techniques de production. Si l'opération ne comporte pas d'usinage ni de matriçage de grosses pièces et si les techniques employées sont semblables à celles qu'utilisent pour le montage les fabricants d'automobiles, rien ne permet de supposer que l'optimum doive être très différent.

La transmission automatique est probablement l'élément le plus complexe d'un véhicule à moteur et elle requiert un travail d'usinage considérable. Au cours de la visite que j'ai faite aux usines de transmissions automatiques, aux États-Unis, j'ai constaté que l'échelle optimum de production était dans le voisinage de 100 transmissions à l'heure. Sur cette base, la production optimum annuelle sur une ligne de montage est de 400,000 unités. Soixante pour cent de 395,000 véhicules qu'ont produits ensemble les fabricants au Canada en 1960 étaient munis d'une transmission automatique. A ce compte, il n'aurait pas été possible de faire fonctionner une ligne à l'échelle optimum, même si tous les modèles de voitures avaient été équipés du même type de transmission.

Lors de ma visite à la Division des transmissions de Détroit de la *General Motors Corporation*, j'ai remarqué, non sans intérêt, qu'en

Commission royale sur l'industrie automobile

même temps que l'une de ces transmissions automatiques, dont la fabrication atteint un haut volume, la société produisait une transmission automatique qui est commune à l'Oldsmobile compact, au Vauxhall et à l'Opel. La production de cette transmission s'élevait à environ 400 unités par jour, et on était d'accord pour dire que la production à une telle échelle n'aurait pu être effectuée économiquement s'il n'eut été possible de partager certains des avantages de la production d'une transmission dont la fabrication se fait à un haut volume.

Recherche

Les frais du dessin et de la recherche dans le génie automobile sont élevés. Le volume de la consommation au Canada ne peut supporter de tels frais, et il n'est donc pas surprenant que les filiales canadiennes s'en soient remises dans une très large mesure, pour ce travail, aux sociétés-mères des États-Unis. Même si les sociétés canadiennes ont adopté les techniques des sociétés-mères, elles ont dû mettre au point elles-mêmes, dans les méthodes de production, les modifications qui convenaient à un volume inférieur. L'apport des sociétés canadiennes dans le progrès du génie et des procédés techniques au Canada doit être reconnu. Au reste, le plaidoyer en faveur d'une certaine protection à l'endroit de cette industrie pourrait se fonder, en partie, sur l'effet du progrès de cette industrie sur la technologie industrielle du Canada.

Emploi

Parmi les industries manufacturières du Canada, celles de l'automobile et des pièces d'automobile sont, ensemble, au second rang quant au nombre des employés qu'elles occupent, le niveau total de l'emploi dans ces deux industries ayant dépassé sensiblement 50,000. En 1959, le nombre de personnes qu'employaient directement ces deux secteurs de l'industrie de l'automobile était de 47,000, y compris 36,000 ouvriers salariés et 11,000 autres employés affectés aux travaux de bureau, de surveillance ou d'administration. Cette année-là, il y eut en moyenne 28,000 employés engagés dans l'industrie de la fabrication des véhicules à moteur et 19,000 employés travaillant dans les usines de fabrication des pièces métalliques. En 1960, estime-t-on, la moyenne de

l'emploi dans la fabrication des véhicules à moteur fut environ la même qu'en 1959, tandis que dans la fabrication des pièces métalliques, elle fût d'à peu près 4 p. 100 inférieure.

Ces chiffres relatifs à l'emploi ne tiennent pas compte d'un grand nombre de personnes employées dans des industries qui sont, en partie, directement rattachées à la production automobile ou encore qui ont des attaches plus éloignées mais non moins réelles avec ce secteur de l'économie. Dans le premier groupe on trouve les industries fournissant divers matériaux (par exemple, le fer et l'acier, la peinture, le combustible) ou des pièces non métalliques (par exemple, les pneus et les chambres à air, les textiles et les plastiques) qui sont incorporés aux véhicules à moteur. On estime qu'au moins 60 p. 100 de toute la production de l'industrie du caoutchouc au Canada, qui emploie plus de 20,000 personnes, est destinée aux véhicules à moteur. L'industrie primaire du fer et de l'acier, qui, en 1959, employait quelque 36,000 personnes, expédie chaque année environ 6 p. 100 de sa production d'objets laminés aux fabricants d'automobiles. De plus, nombre de personnes employées dans d'autres industries, tels le transport ou le commerce, sont elles aussi directement reliées aux produits automobiles.

Il serait très difficile d'évaluer avec précision l'importance de la production automobile dans l'économie canadienne. Qu'il suffise de dire que les consommateurs ont consacré en moyenne, au cours de la dernière décennie, 9.2 p. 100 de leur revenu annuel disponible aux produits et aux services relatifs à l'automobile. Ce chiffre comprend les dépenses affectées à l'achat de voitures nouvelles ou usagées, de pièces et de services de réparation, de produits du pétrole, de maisons-remorques et d'accessoires d'automobile. L'importance qu'ont les véhicules employés à des fins commerciales (y compris 15 à 20 p. 100 de la production annuelle des voitures de tourisme) est plus considérable, cela se conçoit, que ne semble l'indiquer le seul nombre de ces véhicules, car ces véhicules sont en moyenne plus coûteux et sont employés plus intensément que la voiture ordinaire de famille. Il est clair qu'à de nombreux points de vue, dont le moindre n'est pas l'emploi qu'elle fournit, soit directement, soit indirectement, l'industrie automobile est un élément important dans l'économie du Canada. Les programmes

Commission royale sur l'industrie automobile

adoptés au pays à l'égard des véhicules à moteur doivent viser non seulement à favoriser l'expansion de la production automobile au pays, mais aussi être tels qu'ils ne freinent pas indûment la tendance à une consommation croissante de ces produits qu'a amenée la disponibilité au Canada d'un grand choix de véhicules importés vendus à des prix relativement bas.

Le tarif douanier et le petit producteur d'automobiles

Le tarif des douanes a eu une importance considérable dans le développement de l'industrie canadienne des pièces d'automobiles. Les révisions apportées au Tarif en 1936 visaient à encourager le fabricant de pièces d'automobiles au pays. Devant la perspective d'une sanction douanière si elles ne remplissaient pas les conditions relatives à la teneur, les sociétés manufacturières devaient augmenter la production des pièces ou chercher au Canada des sources d'approvisionnement. Sous ce régime, les pièces produites au Canada devaient être celles qui présentaient le moins de désavantages quant au prix de revient, étant donné un faible volume. Cependant, il est significatif que les augmentations qu'a accusées le volume de la production des pièces au Canada se soient produites en général dans le domaine de celles qui sont vendues en concurrence avec les pièces importées frappées d'un droit. Alors que la protection de 17½ p. 100 sur les véhicules achevés, importés aux termes du tarif de la nation la plus favorisée, permet aux coûts de production au Canada de dépasser les coûts de production aux États-Unis, le petit producteur de véhicules se trouve désavantagé quant au prix de revient par rapport à son concurrent qui produit sur une haute échelle, car il n'a pas les moyens d'acheter certaines pièces au Canada en raison du prix de revient élevé de la production à faible volume. Il doit donc importer ces pièces, et un grand nombre d'entre elles sont sujettes à des droits vu que des pièces semblables sont fabriquées au Canada à l'intention du manufacturier qui produit sur une plus haute échelle. Le tarif actuel accentue de cette façon le désavantage que subit le petit producteur en matière de concurrence. D'après les témoignages recueillis au cours de l'enquête, on a déterminé qu'en moyenne la *General Motors* doit payer quelque \$20 de droits par véhicule sur les pièces importées tandis que, à l'autre bout de l'échelle, la *Studebaker-Packard* paye des droits s'élevant à quelque \$85 par véhicule.

Chapitre IV

Mise en application des dispositions du Tarif des douanes

Valeur douanière

La portée d'un droit de douane *ad valorem* ne dépend pas seulement du tarif en vigueur mais aussi de la valeur qui a servi de base au calcul du montant des droits exigibles. L'effet protecteur d'un droit douanier se fera d'autant moins sentir que la valeur douanière sera moins élevée. Au Canada, la valeur douanière importe d'autant plus que c'est sur la «valeur à l'acquitté» qu'on se fonde pour établir le montant des taxes de vente et d'accise à l'égard des articles importés. L'effet des taxes de vente et d'accise se fera d'autant moins sentir que cette valeur à l'acquitté sera moins élevée. La valeur douanière revêt une importance particulière du fait qu'elle serve de base dans la détermination du montant des droits spéciaux ou de dumping auxquels sont sujets les marchandises qui sont d'une catégorie ou d'une espèce fabriquée au Canada. En somme, la loi prévoit que si, dans le cas des marchandises importées qui sont d'une catégorie ou d'une espèce fabriquée au Canada, le prix de vente est inférieur à la valeur douanière, le droit spécial ou de dumping sera le plein montant de la différence, sans toutefois dépasser 50 p. 100 *ad valorem*. Le droit «spécial» est automatiquement perçu dans tous les cas où se présentent ces conditions.

Dans les principaux pays producteurs de véhicules à moteur, la vente des voitures se fait par l'intermédiaire de concessionnaires. Le prix de vente du fabricant au concessionnaire est d'ordinaire établi en accordant au détaillant un rabais sur le prix de vente proposé; le montant de ce rabais varie selon que le concessionnaire achète en plus ou moins grande quantité. Aux termes des dispositions de la Loi sur les douanes

Commission royale sur l'industrie automobile

touchant l'évaluation qui ont été en vigueur jusqu'à 1958, la valeur acceptée aux fins de l'imposition de la douane était d'ordinaire le prix de vente accordé au concessionnaire opérant sur le marché domestique. Vu que les quantités achetées par les importateurs au Canada dépassaient généralement les quantités vendues à des concessionnaires domestiques, il était permis d'établir la valeur douanière d'après la disposition de la loi visant les «quantités semblables», ce qui permettait d'accorder aux importateurs un rabais supérieur au rabais le plus fort accordé effectivement au concessionnaire sur le marché intérieur. En 1958, on a modifié les dispositions de la Loi sur les douanes relatives à l'évaluation. Aujourd'hui, la loi exige, pour l'établissement de la valeur imposable, qu'on ne tienne compte que des rabais accordés effectivement à l'égard des ventes effectuées sur le marché intérieur. S'il ne s'agit pas de ventes effectuées en «quantités semblables», le rabais qui est accordé et qui sert de base dans la détermination de la valeur douanière doit être le même que celui qui est accordé effectivement par le fabricant pour les ventes effectuées sur le marché intérieur dans le cas de quantités qui s'y rapprochent le plus.

Au cours des premières années d'après-guerre, le gouvernement du Canada, qui cherchait évidemment à aider le Royaume-Uni à remédier à sa pénurie de dollars, avait affranchi du droit «spécial» ou de dumping les automobiles et certains autres produits manufacturés qui étaient exportés au Canada. En 1951, le gouvernement a radié les automobiles de sa liste d'exemption. Cependant, afin de favoriser la vente de véhicules britanniques sur le marché canadien, le gouvernement a permis l'octroi d'un rabais uniforme de 30 p. 100 sur le prix de détail en vigueur au Royaume-Uni. Pareil rabais a été accordé aussi à ceux qui importaient des véhicules d'autres pays. Le producteur canadien devait donc affronter la concurrence de véhicules importés en franchise du Royaume-Uni et exportés de là à des prix inférieurs à ceux qui avaient cours sur ce marché. De plus, à cause de ce rabais de 30 p. 100, la protection dont jouissait le producteur canadien à l'égard des autres véhicules importés aux termes du tarif de la nation la plus favorisée, se trouvait fort réduite.

Le 14 octobre 1960, le ministre du Revenu national déclarait qu'à compter du 1^{er} décembre 1960 la valeur douanière des automobiles ne serait plus acceptée s'il ne s'agissait pas, de fait, de la valeur ayant

cours sur le marché dans le pays d'où le véhicule était exporté. Le ministre fit savoir que le rabais accordé aux fins de l'évaluation serait réduit de 30 à 20 p. 100; toutefois, un rabais plus élevé serait accordé si, de fait, tel était le rabais accordé à l'égard des ventes effectuées sur le marché intérieur du pays d'exportation. Cette mesure était conforme à l'amendement apporté à la Loi sur les douanes en 1958. En vertu de cette loi, les rabais prétendus raisonnables mais qui n'étaient pas effectivement accordés à l'acheteur sur le marché intérieur, ne seraient plus admissibles. Au cours de mon enquête, j'ai constaté beaucoup de critique à l'égard de cette mesure. A mon avis, on aurait pu soutenir que le rabais effectivement accordé sur le marché intérieur aurait dû servir de barème en vue de déterminer la juste valeur marchande, plutôt qu'un rabais minimum de 20 p. 100. La Loi sur les douanes, telle qu'amendée en 1958, précise que «si la quantité expédiée vers le Canada est supérieure à la quantité la plus forte vendue pour la consommation intérieure, ces quantités sont réputées les mêmes quantités». Certains exportateurs ne sont pas en mesure de réclamer un rabais de 20 p. 100, tandis que d'autres, qui le sont, se voient octroyer un rabais de plus de 20 p. 100. Il est encore trop tôt pour juger de l'effet de cette mesure, mais il ne fait aucun doute qu'elle a réduit dans une certaine mesure l'avantage que pouvait compter, sur le plan de la concurrence, l'importateur canadien. Pour ma part, je trouve que cette mesure s'imposait en vue de donner suite à la loi telle qu'amendée en 1958, et les effets de cette mesure sont salutaires.

Le ministère du Revenu national fit savoir, en même temps, qu'à compter du 1^{er} décembre 1960 les rabais accordés à l'égard des ventes faites aux importateurs canadiens dans le cas des pièces de rechange d'automobiles, devaient être strictement conformes aux rabais accordés sur le marché intérieur, comme l'entend la Loi sur les douanes. Cette mesure annulait donc le rabais de 20 p. 100 qui était accordé aux distributeurs d'automobiles en tant que distributeurs nationaux de pièces de rechange importées des États-Unis. Seuls les rabais accordés régulièrement aux États-Unis dans le cas des transactions entre le manufacturier et le concessionnaire seraient permis. Cette décision est sans doute conforme à la loi de 1958, mais il semble que ses effets soient moins salutaires.

Commission royale sur l'industrie automobile

Cette nouvelle mesure a affecté la position concurrentielle des fournisseurs de pièces de rechange au Canada. Aux termes de cette nouvelle décision, la valeur douanière minimum à l'égard des pièces de rechange importées par le fabricant d'automobiles est analogue au prix accordé à ses concessionnaires par la société-mère aux États-Unis. Mettons que la société «A», aux États-Unis, achète une certaine pièce d'un fabricant indépendant et que la filiale canadienne de cette société en importe une certaine quantité. Peu importe si la filiale canadienne achète cette pièce directement du fournisseur indépendant ou de la société-mère, sa valeur douanière sera le prix que la société-mère exige de ses concessionnaires aux États-Unis. Advenant qu'un grossiste indépendant, au Canada, achète une pièce identique (mais qui ne figure pas dans le catalogue des pièces de la compagnie d'automobiles sous tel ou tel numéro), sa valeur douanière sera le prix exigé par le fabricant. Vu que le grossiste en cause n'achètera probablement pas en aussi grande quantité que la société «A», on peut facilement supposer que le prix exigé du grossiste sera un peu plus élevé que celui consenti à la société «A». Toutefois, on peut difficilement supposer, semble-t-il, que le prix exigé du grossiste soit aussi élevé que le prix exigé par la société «A» de ses concessionnaires. Ce dernier prix est la valeur douanière pour ce qui concerne la filiale canadienne de cette société. Lorsque, sur le plan de la distribution, on se place à des niveaux différents pour établir la valeur douanière, cette mesure a donc pour effet de désavantager le fabricant de véhicules par rapport au grossiste indépendant sur le marché canadien. Il ne fait aucun doute que cette mesure a ajouté une certaine protection à l'industrie des pièces de rechange au Canada. D'autre part, elle a eu en outre pour effet d'accroître la capacité de concurrence du gros fabricant d'automobiles. Le petit fabricant n'est pas en mesure de produire les pièces de rechange au Canada à un prix concurrentiel et la majorité de ces pièces sont sujettes à un droit d'importation. Même la récente majoration de la douane exigible n'a pas rendu possible la fabrication de ces pièces au Canada.

Éléments canadiens

Comme nous l'avons vu au chapitre II, la Loi du tarif douanier protège le producteur de pièces d'automobile surtout par les exigences

Application du Tarif des douanes

relatives à la teneur en éléments canadiens qui s'appliquent au véhicule achevé, et en imposant des droits allant parfois jusqu'à 25 p. 100 à l'égard des pièces. La question de savoir si, oui ou non, une pièce est imposable dépend souvent de ce qu'on la tient comme étant ou n'étant pas d'une catégorie ou d'une espèce fabriquée au Canada. Il incombe au ministère du Revenu national d'en décider. Le ministère exige qu'au moins le dixième de la demande sur le marché canadien soit fourni par des producteurs canadiens avant qu'il décide que telle pièce est de « fabrication canadienne ». Avant de se prononcer sur l'ampleur de la demande sur le marché, le ministère consulte, à juste titre, les fabricants de véhicules. Ceux-ci sont portés à se montrer récalcitrants devant tout changement qui pourrait aboutir à l'accroissement du prix de revient. Au cours de mon enquête, j'ai constaté que dans l'industrie des véhicules à moteur bon nombre de fabricants de pièces comptaient entièrement sur les commandes que leur passaient les quelques producteurs d'automobiles au Canada; j'ai constaté en outre que parfois ces fabricants de pièces hésitaient à demander au ministère de proclamer que telle ou telle pièce est de « fabrication canadienne ».

Lors du Budget supplémentaire présenté le 18 décembre 1960, le ministre des Finances a proposé la modification de la Loi du tarif douanier en ce qui a trait à la définition de l'expression « d'une catégorie ou d'une espèce » fabriquée au Canada. Sa proposition comporte un changement de principe en ce sens qu'il incomberait à l'importateur de démontrer que telle marchandise n'est pas fabriquée au Canada au lieu que ce soit le producteur canadien qui soit tenu de démontrer qu'elle l'est. A mon avis, tant que les relations entre la fabricant de véhicules et le fabricant de pièces resteront comme elles le sont à l'heure actuelle, il est peu probable que cette modification d'ordre législatif assure une protection efficace à l'industrie des pièces d'automobile.

Dispositions à prendre pour modifier le Tarif des douanes

Les modifications apportées à la Loi du tarif douanier sont d'ordinaire proposées par le ministre des Finances lors de son exposé budgétaire et requièrent l'approbation du Parlement. Lorsqu'on se propose de modifier les postes tarifaires relatifs à l'automobile, on

Commission royale sur l'industrie automobile

demande l'avis des sociétés dont les intérêts sont en jeu, soit directement soit par l'intermédiaire de leurs associations. S'il appert qu'il serait opportun d'apporter une certaine modification à la structure actuelle du tarif douanier, on s'applique à faire en sorte que tous les concurrents dans un domaine donné du marché canadien aient chance égale. Toutes les modifications apportées aux lois concernant le tarif douanier sont présentées au Parlement et sont par la suite incorporées au Tarif des douanes. Il semble qu'en ce qui concerne l'industrie de l'automobile le gouvernement ait pris des mesures qui n'ont pas été rendues publiques et qui ne paraissent pas se fonder nettement sur quelque autorité législative. En agissant ainsi, on pourrait modifier le régime de protection douanière et changer la position relative des sociétés en cause en ce qui a trait à leur force de concurrence, sans avoir pris l'avis de toutes les parties intéressées. A mon avis, l'intérêt public aurait été mieux servi si les problèmes de cette nature étaient réglés à l'enseigne des lois relatives à la douane.

Exigences relatives à la teneur

Pour bien appliquer les dispositions du tarif douanier relatives à la teneur, il a fallu mettre au point un règlement qui définisse les éléments de cette «teneur». On trouvera à l'appendice V un extrait comportant les principaux points de ce règlement. On m'a suggéré plusieurs modifications, mais j'ai pensé, en fin de compte, qu'un règlement bien conçu et bien appliqué comportait de nombreux avantages. Je me permettrai toutefois de suggérer que le ministère du Revenu national étudie soigneusement les façons de procéder actuelles en vue de simplifier l'application du règlement et par conséquent de réduire les coûts de l'industrie.

Chapitre V

Propositions renfermées dans les mémoires présentés à la Commission

Nous présentons ici un bref aperçu des propositions nombreuses, variées et parfois contradictoires faites à la Commission, afin qu'on puisse plus facilement comprendre la signification et le but de mes propres recommandations, lesquelles seront formulées et développées dans le prochain chapitre. Je vais tout d'abord présenter certaines des propositions les plus significatives, en citant des passages des mémoires. Ensuite, je ferai des commentaires sur les difficultés qui auront été soulevées, après quoi mes propres vues se dégageront.

Je vais examiner six groupes de mémoires: mémoires des fabricants d'automobiles, mémoires des fabricants de pièces, mémoires des syndicats, mémoires des industries canadiennes d'exportation, mémoires de consommateurs et mémoires des importateurs d'automobiles. Bien entendu, je ne prétends pas qu'il y ait unanimité sur tous les points au sein de chaque groupe.

Fabricants d'automobiles

Les fabricants d'automobiles ont présenté six mémoires. La Chambre de commerce de l'automobile a déposé un mémoire au nom de tous les fabricants et chacune des cinq sociétés manufacturières en a présenté un en son propre nom. La Chambre de commerce de

Commission royale sur l'industrie automobile

l'automobile a demandé avec instance que la taxe d'accise de 7½ p. 100 sur les automobiles soit supprimée (la proposition a aussi été présentée dans beaucoup d'autres exposés et elle a reçu l'approbation unanime de ceux qui se sont présentés devant moi ou qui ont communiqué avec moi). Une deuxième recommandation a été d'imposer la taxe de vente et la taxe d'accise (si elle n'était pas abolie) sur les véhicules importés et sur les véhicules de fabrication canadienne au même stade de la mise en marché au Canada. La Chambre a soutenu que l'imposition de la taxe de vente et de la taxe d'accise sur le prix du détaillant au Canada d'automobiles fabriquées ici et sur le prix du détaillant dans le pays exportateur (plutôt que sur le prix du détaillant au Canada) de véhicules importés infligeait une peine aux fabricants canadiens. «Cela signifie, écrivait-elle, que le Canada non seulement permet à ces voitures étrangères d'entrer en franchise mais que de fait il verse une prime aux fabricants de ces voitures.» C'est un point que chacun des fabricants a fait ressortir à son tour.

Les sociétés d'automobiles ont avancé des opinions et des propositions variées. La *General Motors* a prétendu que la suppression de la taxe d'accise et une imposition équitable de la taxe de vente suffiraient à mettre le fabricant canadien et l'importateur sur un pied d'égalité en matière de concurrence. La *Chrysler* a proposé que «les droits sur les véhicules à moteur achevés provenant de n'importe quel pays, y compris le Commonwealth britannique, soient haussés à un niveau uniforme qui n'empêcherait pas les importations ni ne contribuerait à leur donner un avantage en matière de concurrence, mais qui offrirait un plus grand encouragement aux industries existantes du pays, et, d'autre part, inciterait fortement les producteurs étrangers à fabriquer au Canada». La *Studebaker-Packard* a demandé instamment qu'on prenne immédiatement des mesures pour «amener les fabricants étrangers d'automobiles à avoir une exploitation au Canada»; la société a hésité à dire si on devait le faire au moyen «de modifications apportées au tarif, au moyen de contingentements, d'embargo ou par autres méthodes couramment employées dans divers pays». L'*American Motors* a proposé que l'on abandonne le régime de préférence envers le Commonwealth ainsi que l'abolition de la taxe d'accise de 7½ p. 100, pourvu que soit remplies les exigences relatives à la teneur en éléments canadiens. Une proposition semblable, au sujet de la taxe d'accise, a été faite par l'Association des fabricants de pièces d'automobile (Canada).

Propositions dans les mémoires présentés à la Commission

L'exposé de la *Chrysler Corporation* soulève, relativement à la «teneur», deux autres points. Premièrement, on prétend que l'exigence actuelle en matière de teneur, «crée une situation concurrentielle désavantageuse pour les producteurs de faible volume, qui sont forcés de payer un prix de prime pour la «teneur», ou bien un prix plus élevé encore en droits de douanes, s'ils n'arrivent pas à pouvoir importer en franchise». Deuxièmement, la société demande dans son mémoire, comme l'a d'ailleurs fait dans le sien l'Association des fabricants de pièces d'automobiles, que la condition de teneur en éléments du Commonwealth soit modifiée en faveur d'une teneur en éléments canadiens. Tout en admettant que la teneur en éléments du Commonwealth ait été jusqu'ici presque entièrement synonyme de teneur en éléments du Canada, la *Chrysler* signale dans son mémoire une menace qui pourrait se réaliser éventuellement: «Une filiale canadienne peut, par exemple, importer en pièces détachées un véhicule du Royaume-Uni, le monter au Canada, . . . revendiquer la totalité du prix de revient comme étant affecté à des éléments du Commonwealth et employer les gains réalisés en matière de teneur pour importer en franchise des États-Unis, où les coûts sont plus bas, des éléments pouvant servir à la production de véhicules de type américain.»

Trois des cinq sociétés ont recommandé l'examen de propositions visant à intégrer plus étroitement les installations des fabricants canadiens et américains. L'exposé de la *Ford* indique qu'une telle intégration «pourrait apporter aux producteurs canadiens tous les avantages de coûts découlant de la production massive aux États-Unis, lesquels seraient ensuite transmis aux consommateurs canadiens. Convenablement réglé par des accords conclus entre des sociétés et entre les gouvernements ayant pour objet d'assurer l'expansion continue de l'industrie canadienne par rapport à l'économie du Canada, le régime pourrait entraîner pour les consommateurs canadiens d'importants bénéfices découlant de prix plus bas». Dans son exposé, la *Chrysler* ajoutait que si la réalisation d'un tel plan était jugée pratique, «il ne devrait pas être restreint au commerce avec un seul pays». Dans son mémoire, l'*American Motors* a parlé de l'intégration qui est à la base du fonctionnement de l'industrie des machines agricoles au Canada et aux États-Unis à l'heure actuelle. Elle a demandé avec insistance qu'une étude approfondie soit faite du genre d'accords internationaux qui pourraient intervenir entre sociétés: «De tels accords permettraient

Commission royale sur l'industrie automobile

aux sociétés d'établir entre elles un pont international sur le plan de la fabrication... En vertu de cela, chaque pays serait encouragé à fabriquer non seulement le produit ou l'élément qu'il est le plus apte à produire mais aussi à perfectionner les techniques fondamentales de la fabrication au lieu de dépendre du seul art élémentaire du montage.» Des propositions semblables ont été faites par d'autres sociétés, comme on le verra plus bas; elles ont été discutées lors des audiences.

Fabricants de pièces d'automobiles

Dans son mémoire, l'Association des fabricants de pièces d'automobile a affirmé que «l'industrie ne peut survivre sans protection douanière». L'association a proposé l'augmentation des droits imposés sur les automobiles: les automobiles qui entrent aujourd'hui en franchise en vertu du tarif de préférence britannique seraient frappées d'un droit de 17½ p. 100, tandis que celles qui proviennent des pays qui tombent sous le coup du tarif de la nation la plus favorisée seraient frappées d'un droit de 25 p. 100 au lieu du droit actuel de 17½ p. 100. L'association a aussi proposé que la taxe d'accise sur les automobiles soit en rapport avec la teneur canadienne, alors qu'une disposition prévoirait la réduction progressive de la taxe à mesure qu'augmenterait la teneur. Le taux de base de la taxe d'accise tel que proposé par l'association serait de 15 p. 100. Celle-ci proposait par la suite que cette taxe soit réduite de moitié si on réalisait une certaine teneur, et réduite à rien si on réalisait une teneur encore supérieure. La suppression complète de la taxe exigerait une teneur de 50 p. 100 pour des volumes de production allant jusqu'à 10,000 unités par année, de 60 p. 100 dans le cas d'une production de 10,000 à 30,000 unités et de 70 p. 100 si la production dépasse 30,000 unités.

L'association a fait des propositions ayant trait au tarif applicable aux pièces d'automobiles. Elle a proposé qu'un droit de 17½ p. 100 soit imposé sur les pièces importées du Royaume-Uni aux termes des numéros tarifaires 438b, c, f et i, numéros aux termes desquels l'entrée se fait présentement en franchise. Elle a aussi demandé que les pièces de service soient incluses dans un numéro «d'ensemble» dans le tarif, quelles soient sujettes au taux de 17½ p. 100 en vertu du tarif de préférence britannique et au taux de 25 p. 100 en vertu du tarif de la nation la plus favorisée, et qu'elles soient admises en franchise selon l'un ou l'autre

Propositions dans les mémoires présentés à la Commission

tarifs, quand elles sont d'une catégorie ou d'une espèce non fabriquée au Canada. L'association a aussi affirmé que «les Canadiens sont prêts à payer en retour d'une telle protection et que s'il devait s'ensuivre quelque accroissement des coûts d'une telle protection, le prix à payer serait certainement minime vu les occasions d'emplois que cela vaudrait à des milliers de Canadiens».

Des mémoires ont été reçus de certains fabricants de pièces qui agissaient en dehors des cadres de l'association. Ils ont tous souscrit aux propositions de l'association, mais quelques-uns sont allés encore plus loin et ont traité de sujets tels que la désignation de «la catégorie ou de l'espèce» pour certaines pièces d'automobile. Certains restreindraient l'entrée en franchise aux pièces qui «ne peuvent être fabriquées au Canada» et exigeraient de l'importateur qu'il «recherchât la preuve définitive que les pièces ne peuvent être fabriquées au Canada».

Les travailleurs de l'industrie

Les Travailleurs unis de l'automobile (*United Automobile Workers*), dans leur mémoire officiel, ont reconnu que la difficulté fondamentale est le faible volume de la production des véhicules à moteur au Canada et que c'est là un problème «qui ne peut guère être résolu en voulant augmenter la protection douanière». Le syndicat a proposé «l'intégration des installations de production» suivant les grandes lignes du plan auquel est aujourd'hui lié le nom de M. Keenleyside. Le mémoire disait: «Essentiellement, nous proposons que la Commission examine la possibilité d'un accord international qui permettrait le commerce en franchise des produits de toute société manufacturière de véhicules à moteur, pourvu que la société produise au Canada ou fassent produire au Canada une quantité de véhicules à moteur ou de pièces suffisante pour assurer le maintien des niveaux courants d'emploi en fonction du volume actuel de la production et assurer que l'emploi s'accroisse à l'avenir au même rythme que le marché canadien d'une entreprise.» Le syndicat a reconnu par là la possibilité de diminuer les coûts et d'abaisser les prix «en même temps qu'augmentera la vente de voitures au Canada... et, partant, qu'augmentera le nombre des emplois dans l'industrie canadienne de l'automobile».

Certains aspects de l'intégration proposée par les Travailleurs unis de l'automobile sont à noter. Premièrement, le syndicat, au cours

Commission royale sur l'industrie automobile

d'une étude subséquente de la question, a conclu que la mesure devrait être de caractère bilatéral et pourrait s'appliquer à tous les pays. Deuxièmement, le mémoire du syndicat soulignait que l'accord devrait «assurer le maintien des niveaux courants d'emploi selon le volume actuel de production et en prévision des augmentations futures d'emploi qui accompagneront l'expansion du marché canadien de la société». Troisièmement, il réclamait «un conseil tripartite binational dont ferait partie le patronat, les travailleurs et le gouvernement, et qui serait chargé de se tenir constamment au courant de la proportion de la production consentie à chaque société et ayant autorité pour exiger au besoin une redistribution périodique tendant à réaliser les objectifs visés en matière d'emploi par la mesure proposée». Quatrièmement, le syndicat a fait remarquer que pendant la transition du régime du tarif au régime de l'intégration, «il se produirait peut-être une certaine désorganisation dont le fardeau retomberait sur un nombre restreint d'usines et de travailleurs, à moins que des précautions appropriées n'eussent été prises à l'avance». Il a insisté sur la nécessité de trouver des moyens pour qu'une telle désorganisation n'atteigne que de très faibles proportions pour que le fardeau de cette désorganisation soit assumé par tous ceux qui bénéficieront éventuellement des avantages du nouveau régime, plutôt que par quelques-uns seulement». Enfin, il a soutenu, qu'une teneur de 60 p. 100 «ne représente pas le maximum que l'on peut raisonnablement s'attendre, que les fabricants atteindront sans hausser indûment le prix des voitures». Le mémoire cite un des conseils régionaux comme ayant proposé une teneur canadienne de 75 p. 100 et ajoute que «la Commission Gordon a prévu que la teneur canadienne serait de 90 p. 100 en 1980». Mais le mémoire demande à la Commission d'étudier comment des niveaux variables de teneur seraient susceptibles d'être atteints. Le mémoire officiel des Travailleurs unis de l'automobile (*United Automobile Workers*) a reçu l'adhésion du Congrès du travail du Canada.

Trois groupes faisant partie des Travailleurs unis de l'automobile ont présenté des mémoires, chacun des groupes adoptant une attitude fortement nationaliste. Ils se sont opposés au projet d'intégration des moyens de production avec ceux des États-Unis et ont préconisé l'augmentation immédiate de la teneur canadienne «qui serait un pas de plus dans la fabrication d'une voiture entièrement canadienne». Ces mémoires

Propositions dans les mémoires présentés à la Commission

ont appuyé le plaidoyer général contenu dans le mémoire officiel des Travailleurs unis de l'automobile signalant le dommage que causait aux individus l'automatisation, l'évolution technologique et les «usines fugitives», et demandant que le coût du progrès soit assumé par la collectivité plutôt que par les individus directement touchés.

Les intérêts de consommation et d'exportation

La province de la Saskatchewan a présenté un mémoire qu'on peut considérer comme représentant un groupe d'exposés émanant de parties intéressées à l'exportation de denrées primaires et à la consommation de voitures et de véhicules commerciaux. Le mémoire du *Council of Forest Industries of British Columbia* témoignait d'un intérêt encore plus direct au marché d'exportation de l'automobile en fonction de l'accroissement des exportations au Royaume-Uni de contre-plaqué devant servir à emballer des véhicules exportés en pièces détachées. Ayant en vue l'intérêt des exportateurs, le mémoire de la Saskatchewan a allégué que l'imposition de nouveaux droits pourrait provoquer des représailles et que toute diminution dans l'importation des voitures réduirait le pouvoir d'achat en dollars du Royaume-Uni et de l'Europe. Le mémoire de la Saskatchewan disait: «Il ne sera pas nécessaire de rappeler à la Commission que le Royaume-Uni est de loin le débouché le plus important pour le blé canadien et que la Saskatchewan, province fournissant environ les deux tiers du blé canadien, est particulièrement intéressée au maintien et à l'expansion du marché international du blé.»

Le mémoire de la Saskatchewan, parmi beaucoup d'autres, a censuré la tendance des automobiles nord-américaines vers le gros, le puissant, le dispendieux. Il a laissé entendre que c'était à l'industrie de remédier à la pénétration croissante des véhicules à moteur européens sur ce marché. Il a également été allégué dans le mémoire que le véritable problème était celui de la régression économique: «même s'il n'était importé aucun véhicule à moteur, l'industrie domestique ferait encore face à des difficultés à cause de la régression économique». Le mémoire de la Saskatchewan a aussi demandé que l'industrie «prenne en considération la production d'une automobile canadienne, d'une automobile qui serait de caractère plus utilitaire, qui serait moins sujette à

Commission royale sur l'industrie automobile

changer de modèle, plus facile à réparer et moins coûteuse que les récents modèles américains». A l'exemple de certains autres mémoires, il renfermait la demande que le gouvernement canadien songe à «des dispositions permettant aux usines canadiennes et aux usines américaines d'occuper la place qui leur revient sur tout le marché nord-américain». Dans cette perspective, il mentionnait les avantages qui résultaient du fait que les machines agricoles qui entrent en franchise de part et d'autre. Mais le mémoire n'est pas allé jusqu'à recommander la réciprocité en matière de libre-échange. On y a allégué qu'il faudrait exiger «certaines assurances de la part des sociétés intéressées quant à l'ampleur de leurs affaires dans les deux pays avant qu'on pût procéder aux modifications tarifaires qui s'imposent».

Importateurs

La *Society of Motor Manufacturers and Traders* a présenté un mémoire au nom de l'industrie de l'automobile du Royaume-Uni; d'autres mémoires ont également été présentés par des sociétés particulières. Quatre thèmes principaux ont été exposés dans le mémoire de la société. Premièrement, la société a souligné que les consommateurs canadiens ont le choix d'une grande variété de voitures et en particulier de voitures plus petites et moins coûteuses. Deuxièmement, elle a allégué que les petites voitures britanniques importées devaient être considérées comme «augmentant la somme des ventes de véhicules à moteur faites par les producteurs canadiens». Troisièmement, elle a signalé que les importations du Royaume-Uni en provenance du Canada dépendent de l'importation continue de voitures par le Canada: «Toute mesure protectionniste . . . visant à réduire la vente des voitures du Royaume-Uni au Canada aurait sans aucun doute des répercussions sur les exportations canadiennes vers le Royaume-Uni.» Quatrièmement, elle n'a pas prisé les modifications apportées par le ministère du Revenu national à la méthode employée pour déterminer «la juste valeur marchande». Le mémoire de la société a jugé la méthode «inconciliable avec la suppression par le Royaume-Uni de presque toutes les restrictions qui demeuraient sur l'importation des marchandises canadiennes».

Autres mémoires

Si nous avons choisi de commenter certains mémoires jugés représentatifs, cela ne signifie pas que nous n'ayons pas tenu compte des autres. Tous les mémoires ont mis à jour des façons de voir qui, autrement, n'auraient peut-être pas été connues. Je suis particulièrement reconnaissant envers les nombreuses personnes qui m'ont aidé en me faisant part de leur point de vue. Je me propose de mentionner et de commenter quatre de ces points de vue. Premièrement, je citerai le projet «d'intégration» soumis par un ingénieur de Toronto: «Informez les cinq principales sociétés canadiennes manufacturières d'automobiles qu'en retour de l'engagement qu'elles auront pris de fabriquer ou de faire fabriquer au Canada le pourcentage de la part de fabrication qui leur revient dans toute l'Amérique du Nord et qui équivaut au pourcentage de leurs ventes au Canada par rapport à l'ensemble de leurs ventes en Amérique du Nord, le gouvernement canadien leur accordera l'entrée en franchise de toutes les pièces d'automobiles fabriquées en Amérique du Nord.» Un député de l'Ouest canadien au Parlement a aussi fait une proposition très utile. Après avoir expliqué des propositions visant quelque forme de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, il a ajouté: «Une application plus simple de cette façon de voir serait d'accorder des points à l'égard des objectifs de teneur canadienne pour les pièces faites au Canada mais utilisées dans la production américaine. Notre industrie de fabrication des pièces d'automobiles pourrait bien réduire le nombre des pièces qu'elle fabrique, mais obtenir un volume grandement accru sur le reste, et il en résulterait un accroissement de l'emploi.»

Un professeur d'économie s'est fortement opposé à la protection. Il a affirmé que l'erreur des sociétés américaines en ne fabriquant pas une voiture plus petite était la principale cause qui expliquait l'accroissement exceptionnel des importations: «Toutefois, les sociétés de propriété américaine n'auraient pu continuer dans cette voie si la politique nationale ne l'avait pas permis. C'est le tarif canadien qui a permis aux «Trois Grands» de maintenir des entreprises de fabrication inférieures et inappropriées. Une marge de sécurité de 17½ p. 100 a apparemment suffi à rendre inutile la désagréable obligation de nous départir de la pratique suivie aux États-Unis.»

Commission royale sur l'industrie automobile

Il a reconnu les risques du libre-échange et a ajouté: «Le gouvernement du Canada peut certainement laisser clairement entendre qu'il ne demeurera pas passif tandis qu'on laissera périlcliter une industrie qui est bien enracinée dans le sol canadien. Je ne doute pas qu'une affirmation de principe dans cet ordre d'idées est tout ce qu'il faudrait.»

Un autre professeur d'économie a présenté un mémoire confidentiel dans lequel il encourageait la production d'une automobile dont le dessin et la construction seraient réalisés au Canada. Toutefois, sa proposition était très différente de celle d'autres qui ont préconisé la voiture de fabrication canadienne. Il a recommandé, «une automobile d'un modèle approprié au marché canadien», non pas «une automobile dont la teneur est entièrement le produit d'usines canadiennes». Une proposition de ce genre comporte un degré moindre d'intégration que ce qui est courant sur ce continent. Ainsi, une «voiture canadienne», selon son expression, «pourrait signifier une voiture composée d'une carrosserie dont le modèle serait dessiné en Italie (pourvu seulement qu'il fût conçu en vue du marché canadien), d'un moteur américain, d'un réseau électrique anglais, d'une boîte de changements de vitesse allemande, etc.».

Véhicules commerciaux

Les mémoires dont nous nous sommes occupés jusqu'ici traitaient principalement des voitures de tourisme. On a fait mention des véhicules commerciaux légers, mais aucun problème spécial n'a été soulevé et aucune proposition précise n'a été mise de l'avant. Les camions lourds et les autobus constituent presque une industrie distincte, ayant certains problèmes particuliers, surtout parce qu'ils sont en grande partie faits sur commande. Deux sociétés de fabricants de pièces ont préconisé une plus grande uniformisation des camions puissants, de sorte que les pièces pourraient être fabriquées en plus grosse quantité. L'une d'entre elles a recommandé une augmentation de la teneur exigée, dans l'espoir que la mesure apporterait une telle uniformisation. L'une des sociétés manufacturières de véhicules lourds a demandé que la valeur imposable soit établie avec plus de soin; une autre a demandé que la taxe de vente soit établie d'après le même calcul pour les véhicules importés que pour les véhicules produits au Canada;

Propositions dans les mémoires présentés à la Commission

une troisième a demandé que la teneur canadienne soit réduite à 30 p. 100, soit même à 20 p. 100. On doit remarquer que, dans ce secteur de l'industrie, la teneur en provenance du Commonwealth a couramment une signification réelle; de fait, la continuation de l'entrée en franchise des moteurs diesels en provenance du Royaume-Uni est d'importance capitale.

Examen des propositions

Il est clair, d'après la revue de mémoires qui précède, que les propositions qui ont été faites à la Commission reflètent une variété de points de vue qui va du libre-échange à la haute protection. Mes propres vues tendent à une position de centre. Je vois la possibilité que certains des avantages du libre-échange puissent être assurés en même temps que la sécurité de la protection. Mon souci est de concilier l'intérêt des consommateurs dans des prix plus bas, l'intérêt des producteurs de l'industrie automobile dans les profits et l'emploi et l'intérêt des producteurs des denrées primaires dans les marchés d'exportations.

L'idée du libre-échange est assez attrayante. Pourquoi ne pas acheter des automobiles sur les marchés où les prix sont les plus bas? Alors que la chose pourrait signifier une réduction considérable de l'industrie de l'automobile au Canada, pourquoi alors ne pas nous tourner vers la production de marchandises d'un domaine où nous avons un avantage raisonnable? La question a toujours fait l'objet d'une controverse; il n'est pas besoin de la résoudre ici. On a décidé il y a longtemps de fabriquer au Canada des automobiles. Aujourd'hui, des milliers de travailleurs sont engagés dans l'industrie et d'importantes immobilisations y sont investies. Si on considère l'expansion que l'industrie automobile a prise au Canada, il serait peu sérieux d'adopter vis-à-vis la société une ligne de conduite qui pourrait en amener une réduction trop rigoureuse. Par conséquent, je ne puis admettre qu'on prenne position en faveur du libre-échange. Mais je ne puis non plus accepter l'autre position extrême, soit celle d'une haute protection. Il ne serait pas souhaitable de protéger l'industrie contre la concurrence d'importation par des droits très élevés, dans un effort pour garantir la continuité des profits et de l'emploi. Les Canadiens peuvent être prêts à payer pour les automobiles un prix un peu plus élevé que celui du libre-échange, pourvu qu'il y ait un élément de participation canadienne,

Commission royale sur l'industrie automobile

mais je crois qu'il est un point au delà duquel le coût d'une industrie automobile au Canada serait tellement élevé qu'il deviendrait politiquement intolérable pour le consommateur. Essayer de conserver l'industrie en imposant des droits élevés amènerait une mauvaise répartition des ressources et serait, sans aucun doute, économiquement dangereux pour l'industrie elle-même car, bien que les partisans d'une haute protection semblent l'ignorer, des prix élevés peuvent conduire à la contraction du marché. En cherchant la sécurité, les gens se tournent vers les restrictions. Les mesures restrictives peuvent protéger un emploi particulier ou une usine particulière, mais ce n'est que dans un marché en expansion qu'il puisse y avoir de véritables perspectives d'accroissement des occasions d'emploi et de placements.

On s'est accordé à dire que la taxe d'accise sur les automobiles devait être supprimée. La taxe d'accise ne frappe que quelques produits, des articles de luxe pour la plupart. L'automobile n'est plus un objet de luxe; dans la majorité des cas, les conditions de la vie moderne en font une nécessité. Dans des circonstances normales, la taxe dont on la frappe en tant qu'objet de luxe est, à mon sens, anachronique. Dans le cadre d'un programme visant l'expansion de l'industrie, l'allègement du fardeau de cette taxe spéciale est particulièrement approprié.

Le plaidoyer qu'a soutenu à l'unanimité l'industrie en faveur de l'équité dans l'imposition des taxes de vente et d'accise n'a pas semblé être pleinement compris et apprécié de ceux qui étaient en faveur de mesures de libre-échange. A mon point de vue, l'industrie a montré que ces taxes frappent plus durement l'automobile produite au Canada que la voiture importée. Les bases utilisées présentement pour évaluer ces taxes peuvent avoir l'effet d'assurer à l'importateur d'automobiles un allègement considérable du fardeau de 18½ p. 100 que le fabricant d'automobiles au Canada doit assumer entièrement. En réalité, le taux réel des taxes de vente et d'accise, établi d'après le prix auquel les vendeurs au Canada obtiennent les automobiles importées a été aussi peu élevé que 14 p. 100. La justice semblerait demander que ces taxes portent également sur toutes les automobiles vendues au Canada. Même le libre-échangiste le plus avancé ne proposerait pas de subventionner les importations.

Les véhicules à moteur en provenance du Royaume-Uni entrent au Canada en franchise. Ils font concurrence aux véhicules produits au Canada, lesquels supportent le coût de la protection prévue pour

Propositions dans les mémoires présentés à la Commission

les industries domestiques fournissant les pièces et le matériel d'automobile. Le fabricant canadien paie un droit sur un grand nombre des pièces qu'il doit importer et, afin de remplir les conditions de teneur, il doit acheter d'autres pièces sur un marché protégé. Comme il doit d'autre part compter avec les désavantages du faible volume de sa propre exploitation, il n'est pas surprenant que certains des fabricants d'automobiles aient demandé de n'être pas assujettis à la concurrence des importations en franchise.

L'hypothèse d'un marché entièrement segmenté, sur laquelle se fondait l'argumentation du représentant de l'industrie britannique des véhicules à moteur, soit que les petites voitures importées ne font pas concurrence à la grosse voiture de type américain est, à mon sens, peu réaliste. En particulier, elle ne tient pas compte de la concurrence que fait aux voitures usagées la voiture importée et peu coûteuse. La présence de ces voitures importées sur le marché canadien tend à faire baisser les prix des voitures usagées; par suite, l'abaissement de la valeur des voitures d'échange a le même effet sur la vente des nouvelles voitures canadiennes qu'une augmentation dans le prix de ces dernières.

Dans les modalités de la préférence britannique, l'exigence de teneur applicable aux véhicules à moteur produits au Canada porte le nom «Commonwealth» plutôt que celui de «Canada». La teneur portant la marque «Commonwealth» à venir jusqu'aujourd'hui a néanmoins été presque entièrement de fabrication «canadienne». Mais comme l'a signalé une des sociétés manufacturières, la distinction pourrait prendre de l'importance. Certains ont prétendu que la *General Motors* et la *Ford* devraient monter au Canada les modèles anglais qu'elles vendent sur le marché canadien. Une telle proposition ne tient pas compte du fait que si ces voitures étaient montées au Canada, elles rempliraient dans une proportion de 100 p. 100 les conditions de teneur en provenance du «Commonwealth». La situation permettrait aux fabricants canadiens de réduire la teneur «canadienne» dans la fabrication de leurs voitures de type américain et pourrait conduire en général à une baisse nette dans notre industrie de l'automobile, même si un plus grand nombre de véhicules devaient être montés au Canada. La perspective d'un tel dérangement dans notre industrie de l'automobile milite, à mon sens, en faveur de l'adoption d'une mesure de protection contre l'importation de véhicules non montés en provenance du Royaume-Uni.

Commission royale sur l'industrie automobile

L'industrie des machines agricoles a été citée par certains comme exemple des avantages que comporterait un accord réciproque de libre-échange avec les États-Unis. On a préparé pour moi un mémoire sur le sujet. L'histoire de cette industrie montre clairement que l'intégration est possible et qu'elle peut fournir un moyen d'échapper à la production de faible volume au Canada. Par exemple, la société *Massey-Ferguson Limited* concentre toute sa production de moissonneuses-batteuses à Toronto et importe une grande variété de machines agricoles de ses usines des États-Unis. Toutefois, je remarque que l'emploi dans l'industrie des machines agricoles a baissé de 36 p. 100 au Canada entre 1947 et 1957 mais qu'il n'a baissé que de 20 p. 100 aux États-Unis. Je remarque également qu'au cours des dernières années, les sociétés canadiennes de machines agricoles ont trouvé plus profitable d'augmenter leurs installations hors du Canada. Alors que l'expérience acquise dans cette industrie tend à confirmer que l'industrie de l'automobile pourrait retirer des avantages d'une certaine forme d'intégration, je crois néanmoins que toute proposition visant à encourager un tel programme devrait s'allier à quelque mesure de protection qui assurerait au Canada une part équitable dans la fabrication des automobiles devant être mises sur un marché en expansion.

A partir des propositions visant la réciprocité en matière de libre-échange, on en arrive aux propositions d'intégration avec garanties. Ces propositions étaient surtout des variantes du plan de M. Keenleyside, qui portait sur une application industrielle plus générale. Il y avait ceux qui prétendaient qu'un tel arrangement devait être bilatéral. Je tenterai plus loin de montrer qu'un plan d'intégration avantageux pourrait résulter de mesures unilatérales. Certains tenants de l'intégration proposaient des garanties orientées sur un objectif d'emploi. Je ne pense pas qu'un tel objectif soit approprié. Tout plan d'intégration, de quelque façon qu'il soit appliqué, devrait viser en premier lieu à assurer à notre industrie de l'automobile une part croissante de la production dans un marché en expansion. Si le progrès technologique fait diminuer le nombre d'hommes-heures nécessaire à la production d'une automobile, cet objectif et l'objectif de l'emploi ne pourraient être réalisés simultanément que si l'expansion du marché était suffisante pour contrebalancer la diminution des besoins quant au nombre d'hommes-heures.

Propositions dans les mémoires présentés à la Commission

Je démontrerai que des dispositions unilatérales pourraient être prises pour assurer un commerce plus libre sur le marché canadien de l'automobile et que l'application d'un tel plan peut réduire considérablement le coût (et le prix) des véhicules à moteur produits au Canada. Un marché élargi pour les véhicules produits au Canada et, partant, une augmentation de l'emploi dans l'industrie de l'automobile devraient en résulter. Toutefois, je reconnais que toute démarche dans le sens d'un commerce plus libre des véhicules à moteur causera quelque désorganisation dans l'industrie, et je ne suis pas sans éprouver de la sympathie pour ces sociétés et pour ces employés qui se ressentiront défavorablement de l'évolution. L'expansion et le progrès ne manquent jamais d'amener la désorganisation dans la routine de la vie et du travail. Mais l'ensemble des avantages qu'offrirait à l'économie canadienne le plan que j'ai en vue pour l'industrie de l'automobile, à mon avis, dépassera de loin tout désavantage qu'il pourrait comporter pour les sociétés et les employés qui trouvent difficile de s'adapter à ces conditions changeantes. J'ai espoir que mes recommandations seront suffisamment marquées d'expansionisme pour que s'en trouvent réduites au minimum, grâce à la multiplication des occasions avantageuses, les malaises occasionnés par la désorganisation. Vu que c'est la collectivité dans son ensemble qui retirera une grande partie des avantages découlant de mon plan, c'est la collectivité qui devrait, dans une large mesure, supporter les frais qu'entraîneront la désorganisation et la réadaptation. Je ne doute pas qu'on puisse trouver des moyens pour atteindre ces objectifs, mais c'est là une question de politique sociale générale, et je ne crois pas qu'il entre dans le cadre de mon mandat de faire des recommandations sur ce point. Je ne pense pas non plus, toutefois, que l'éventualité de certains problèmes d'adaptation soit une raison suffisante pour m'empêcher de formuler ma recommandation.

Procédant plus loin du côté protectionniste de l'éventail des opinions exprimées dans les mémoires, j'ai trouvé une résistance croissante à l'idée d'intégration. On s'opposait surtout à l'intégration avec l'industrie automobile aux États-Unis, et ce point de vue se fondait en partie sur des sentiments nationalistes. Je crois que le maintien de notre identité nationale est d'importance primordiale, mais je ne pense pas que l'interdépendance qui naît du commerce soit une menace à l'indépendance nationale. Je crois également que le commerce qui

Commission royale sur l'industrie automobile

augmente notre richesse et notre vigueur industrielles peut contribuer à augmenter notre indépendance culturelle et politique. La résistance à l'idée d'intégration continentale provient aussi, partiellement, de la crainte que se produise la désorganisation économique précitée.

Comme alternative à l'intégration, on a proposé une forte protection. Une proposition favoriserait l'imposition d'un droit de 17½ p. 100 sur les automobiles importées du Royaume-Uni et la hausse à 25 p. 100 du droit sur celles qui sont importées des pays bénéficiant du tarif de la nation la plus favorisée. Aux termes de ce plan, une protection supplémentaire serait assurée par la hausse de la taxe d'accise à 15 p. 100, alors qu'une disposition prévoirait une exemption partielle ou complète selon que certaines exigences de teneur canadienne seraient satisfaites. Cela signifierait qu'un fabricant canadien, s'il satisfaisait aux exigences de teneur accrues, serait pourvu d'une protection maximum de l'ordre de 35 p. 100 contre le Royaume-Uni et de 44 p. 100 contre les pays bénéficiant du tarif de la nation la plus favorisée. Un si haut degré de protection, à mon sens, serait au détriment du consommateur canadien et de l'industrie canadienne de l'automobile. Il pourrait en résulter des avantages à brève échéance pour les producteurs de pièces, mais, à la longue, le régime pourrait amener une contraction du marché et, par conséquent, une réduction dans la fabrication de tous les produits de l'industrie de l'automobile.

Comme on l'a déjà montré, l'industrie canadienne des pièces d'automobiles est protégée de deux manières; directement, par le droit, et indirectement, par la «teneur». L'utilisation combinée de ces deux moyens de protection a placé le producteur de faible volume dans une situation désavantageuse en matière de concurrence. L'utilisation de la «teneur», sans que le droit ne s'applique à certaines pièces, permettrait au fabricant de choisir pour les fabriquer au Canada les pièces à l'égard desquelles le désavantage de la production de faible volume en matière de concurrence est le moindre. A mon avis, ce moyen de protection indirecte assure la participation canadienne avec un minimum de désavantage pour le consommateur et pour le fabricant, et il est le plus à désirer. Dans le choix du degré de teneur requis, il est nécessaire de se rappeler qu'une exigence trop élevée de teneur pourrait augmenter tellement les coûts qu'il en résulterait une contraction de l'industrie automobile. Dans cette industrie, les économies découlant de

la production sur une haute échelle sont importantes. Plus la teneur requise est élevée par rapport à une certaine échelle de production, plus les coûts seront élevés, étant donné que certaines pièces ne peuvent être produites économiquement qu'en gros volume. Ce n'est que dans un pays qui produit les véhicules à moteur en quantité suffisante pour jouir de toutes les économies résultant d'une production massive qu'il serait possible d'imposer l'exigence d'une teneur en éléments nationaux de 100 p. 100 sans ajouter aux coûts de production. Ceux qui ont proposé la production d'une voiture de fabrication entièrement canadienne n'ont pas tenu compte, semble-t-il, de ce facteur eu égard au prix de revient. Celui qui proposait la fabrication d'une voiture canadienne avec des pièces produites en grandes quantités dans d'autres pays a tenu compte de l'avantage de la production sur une haute échelle à l'égard du prix de revient et il a accepté la perspective d'une teneur canadienne nominale. De sorte que la proposition visant la fabrication d'une voiture entièrement canadienne nous fait passer d'un bout à l'autre de l'éventail.

Certains ont prétendu que des difficultés semblables à celles que subissait l'industrie de l'automobile résultaient d'un ralentissement du taux d'accroissement du revenu national. Il est vrai que l'industrie de l'automobile, comme les autres industries productrices de biens de consommation durables, est particulièrement sensible aux changements qui se produisent dans le rythme de l'activité économique. Il est vrai que dans une période d'activité économique réduite, les consommateurs deviennent plus conscients des prix: ce souci des prix aurait favorisé les importations qui se vendent à des prix plus bas. Il est vrai que les véhicules importés pendant ces dernières années auraient pu être absorbés sans vraiment déranger l'industrie canadienne, sur un marché dont l'expansion aurait été plus rapide, et il est vrai aussi qu'une reprise de l'accroissement du revenu national susciterait sans aucun doute un marché plus soutenu pour les automobiles et les autres biens durables. A cet égard, les difficultés qu'éprouve l'industrie de l'automobile sont celles que rencontrent aussi un certain nombre d'autres industries secondaires au Canada. En vérité, les difficultés fondamentales qu'éprouve aujourd'hui l'industrie canadienne de l'automobile ne sont pas d'origine domestique; au contraire, elles découlent du changement qui s'est produit dans sa position en tant que concurrente de l'industrie existant hors du Canada. J'ai été particulièrement impressionné par la force grandissante de l'industrie dans les grands pays producteurs d'automobiles et

j'ai conclu qu'il faut prendre les mesures qui s'imposent pour fortifier l'industrie canadienne de l'automobile si elle doit résister à la concurrence intense que lui feront, je le prévois, les importations. Mes recommandations ont été faites en tenant particulièrement compte de ce besoin d'adaptation à l'évolution du marché mondial, lequel se fera sentir pendant longtemps. Bien que je n'aie pas constaté que cette industrie fût dans un état «de crise», je pense que mes recommandations lui apporteront un stimulant immédiat. La réduction attendue dans le prix des voitures devrait améliorer le sort des fabricants et des travailleurs et permettre à l'industrie de soutenir plus efficacement la concurrence. La stimulation de cette industrie donnera un encouragement à l'ensemble de l'économie canadienne.

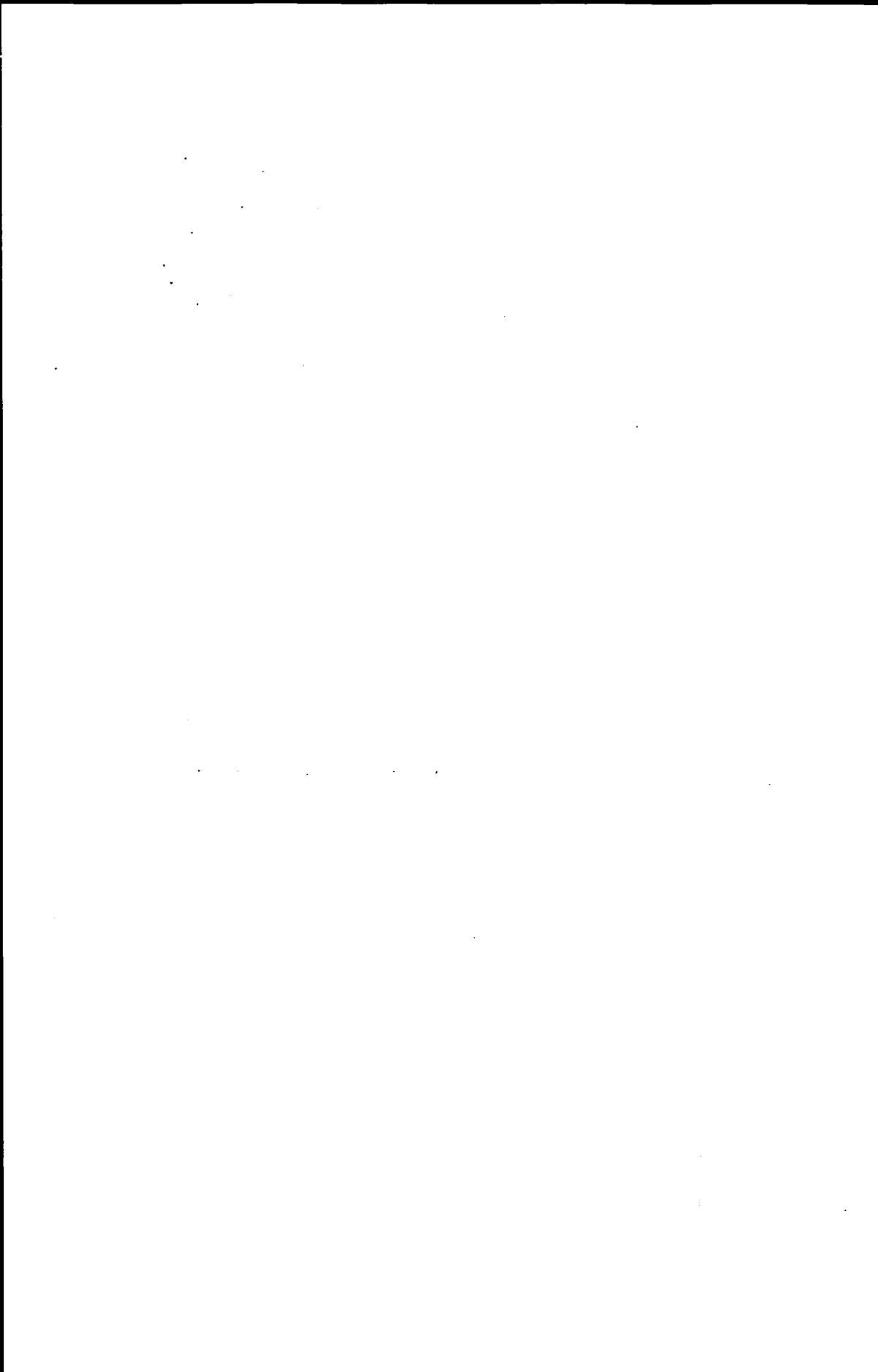
Au cours des audiences, on a beaucoup délibéré sur le manque de recherches entreprises par l'industrie canadienne de l'automobile. Il est à regretter que les sociétés-mères américaines fabriquant des automobiles n'aient pas jugé à propos de situer au Canada une partie de l'activité dans le domaine de la recherche. Nous avons les ingénieurs et les hommes de science qui seraient nécessaires; en vérité, nous en exportons en quantités excessives aux États-Unis. Il n'est pas sûr que des programmes gouvernementaux favorables à l'expansion de la recherche dans l'industrie en général réussissent à donner assez d'encouragement pour assurer une telle réalisation dans cette industrie. En général, je ne suis pas porté à me fier à la «persuasion»; mais dans le cas actuel, je suis porté à exhorter les sociétés canadiennes d'automobiles à insister auprès des sociétés-mères des États-Unis pour que leur soit accordée une part de l'ensemble du programme de recherches. Il se peut qu'il en résulterait des recherches fructueuses à un coût moins élevé. Ce serait assurément une bonne publicité.

Enfin, il y avait ceux qui critiquaient la multiplicité des modèles, qui louaient la valeur de l'uniformisation, qui proposaient même la mise au point et la production au Canada d'une voiture distinctement canadienne. La faiblesse fondamentale de ces vues réside dans le fait qu'elles ne prennent pas pleinement en considération les désavantages inhérents aux proportions relativement modestes du marché et ne reconnaissent pas les points de ressemblance qu'il a avec le marché des États-Unis. Les frais que supposent la mise au point, la production et la commercialisation d'une «nouvelle» automobile sont extrêmement élevés et, étant donné le grand nombre de modèles qu'on peut aujour-

Propositions dans les mémoires présentés à la Commission

d'hui se procurer au Canada, rien n'assure qu'une voiture distinctement canadienne emporterait la faveur d'une portion importante du public acheteur, même au Canada. Il me semble qu'un pays dont le développement économique dépend largement de capitaux importés devrait chercher des moyens d'affirmer son identité nationale qui ne l'obligent pas à engager une partie de ses ressources en capitaux dans une aventure telle que le lancement d'une automobile sur un marché où on a assez facilement accès à une aussi grande variété de modèles.

On doit aussi se rappeler que la multiplicité des modèles, leurs fréquentes variations et les autres «maux» du même ordre sont en fin de compte fonction de la demande et ne dépendent pas surtout, comme on l'a laissé entendre, du caprice des dessinateurs d'automobiles. La conduite qu'adopte le fabricant d'automobiles est déterminée par la concurrence qu'il doit soutenir pour faire accepter son produit du public; cette situation ne prendra pas fin à moins que des mesures ne soient prises pour diriger ou régir les modalités de la concurrence sur les marchés. En cherchant à savoir si de telles mesures devraient être prises, on doit ne pas perdre de vue que la concurrence a, dans l'ensemble, favorisé le consommateur et donné un rythme rapide aux progrès technologiques. Alors que l'uniformisation pourrait amener certaines économies à courte échéance, elle pourrait à longue échéance, atténuer le stimulant qui découle de la concurrence et conduire à un affaiblissement de la vitalité de toute l'industrie privée. Par conséquent, je ne me suis pas laissé persuader de faire des recommandations qui auraient l'effet de restreindre les tendances à la concurrence que l'on trouve dans l'industrie de l'automobile.



Chapitre VI

Recommandations

Je vais d'abord dresser la liste de mes recommandations pour ensuite traiter de chacune d'entre elles séparément. Je tiens à signaler, toutefois, que mes recommandations ne sont pas indépendantes l'une de l'autre et qu'il ne s'agit pas de s'arrêter à un choix. Non. Ces recommandations forment pour ainsi dire un tout, un programme destiné à favoriser l'expansion continue de l'industrie automobile au Canada. Elles tendent à résoudre le dilemme fondamental qui se présente, l'intérêt tant du consommateur et du producteur dans le contexte actuel de la concurrence internationale. Ce programme a pour objet principal de protéger l'industrie des pièces, grâce à une formule portant sur la «teneur», et de réduire le coût d'une telle protection grâce à une extension de cette formule qui permet de compter comme éléments canadiens les pièces fabriquées au Canada et incorporées dans des véhicules produits ou vendus dans n'importe quel pays au monde. L'adoption des six premières recommandations qui ont trait à la taxe d'accise, à la taxe de vente et aux droits de douane, est souhaitable parce que chacune d'entre elles tend à améliorer la force de concurrence de l'industrie canadienne. Sans elles, on ne saurait vraiment juger de la valeur de la septième proposition, qui a trait à la «teneur».

Dans l'élaboration de mes recommandations, je n'ai jamais perdu de vue les obligations contractées par le Canada en vertu de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, ni que nous aurons peut-être à faire certaines concessions si nous voulons renforcer la protection dont jouit l'industrie de l'automobile au Canada. J'ai donc essayé d'éviter de faire des recommandations qui nous auraient engagés dans de nouvelles négociations en vertu de cet Accord. Cependant, j'ai dû faire deux recommandations qui entraîneront nécessairement la modification du Tarif de préférence britannique.

Liste des recommandations

Je recommande:

1. Que la taxe d'accise de 7½ p. 100 imposable à l'égard des voitures de tourisme, comme l'énonce l'annexe I de la Loi sur la taxe d'accise, soit supprimée.
2. Que la façon de calculer la taxe de vente en vertu de la Loi sur la taxe d'accise à l'égard des véhicules à moteur importés soit modifiée de sorte que cette taxe de vente soit calculée d'après le «prix de vente» accordé au détaillant (concessionnaire) au Canada plutôt que d'après la «valeur à l'acquitté», et que le premier paragraphe de l'article 29 soit modifié en conséquence.
3. Que la taxe de vente imposable en vertu de la Loi sur la taxe d'accise à l'égard des véhicules à moteur soit calculée d'après un prix de gros «proposé», en rabattant le prix accordé au détaillant (concessionnaire) et que le premier paragraphe de l'article 29 soit modifié en conséquence.
4. Que, en vertu du tarif de préférence britannique, un droit de douane de 10 p. 100 soit imposé à l'égard des véhicules à moteur visés par le numéro tarifaire 438a.
5. Que, en vertu du tarif de préférence britannique, un droit de douane de 10 p. 100 soit imposé à l'égard des pièces d'automobile visées par les numéros tarifaires 438b 2; 438c; 438d(1); 438e(1); et 438f.
6. Que, chaque fois l'expression «teneur en éléments du Commonwealth» apparaît dans les dispositions des numéros tarifaires 438c, 438d et 438e du Tarif des douanes, cette expression soit remplacée dans les dispositions de ces numéros tarifaires par l'expression «teneur en éléments canadiens».
- 7(a) Que tous les véhicules à moteur visés par le numéro tarifaire 438a et toutes les pièces d'automobile destinées à être utilisées comme pièces de montage ou de réparation, ainsi que le prévoit le Tarif des douanes dans l'annexe relatif à l'automobile, soient admis en franchise pourvu qu'on satisfasse aux exigences relatives à la teneur en éléments canadiens énoncées aux recommandations 7(e) et 7(f).

Recommandations

- 7(b) Que des dispositions soient prises pour que les pièces qui, en vertu du règlement actuel, sont considérées comme étant des éléments canadiens lorsqu'elles sont utilisées dans la production d'un véhicule à moteur monté au Canada, soient considérées comme telles lorsqu'elles sont utilisées dans le montage d'un véhicule produit ou vendu n'importe où, et que les pièces de rechange fabriquées en vue de la vente au Canada ou à l'étranger soient également considérées comme étant des éléments canadiens.
- 7(c) Que les exigences relatives à la teneur en éléments canadiens soient établies en fonction d'un pourcentage de la somme des coûts de production des véhicules à moteur fabriqués au Canada, de la valeur douanière des véhicules à moteur importés, et des pièces de rechange importées en vue d'assurer la réparation ou le service-entretien d'anciens modèles.
- 7(d) Qu'une société qui entend obtenir l'entrée en franchise des produits qu'elle importe aux termes de la recommandation 7(a) ait la liberté d'inclure ou d'exclure n'importe quelles filiales ou sociétés associées. Advenant l'inclusion de filiales ou de sociétés associées, ces entreprises seront considérées comme une seule société aux fins de la mise en application des nouvelles exigences relatives à la teneur.
- 7(e) Que le pourcentage de teneur en éléments canadiens qu'un fabricant de voitures de tourisme doit atteindre selon le numéro tarifaire 438a pour avoir droit à l'importation en franchise aux termes de la recommandation 7(a), soit déterminé en conformité du barème suivant:

Si le nombre des voitures de tourisme produites au Canada ou importées en vertu du plan de teneur élargie est comme il suit:

Le pourcentage de teneur en éléments canadiens requis pour avoir droit à l'importation en franchise sera:

jusqu'à	5,000 voitures	30 p. 100
pour les	15,000 suivantes	50 p. 100
pour les	30,000 suivantes	60 p. 100
pour les	50,000 suivantes	65 p. 100
pour les	100,000 suivantes	70 p. 100
au delà de	200,000 voitures	75 p. 100

Commission royale sur l'industrie automobile

- 7(f) Que le pourcentage de teneur en éléments canadiens qu'un fabricant de véhicules commerciaux doit atteindre selon les numéros tarifaires 410a(iii), 424 et 438a pour avoir droit à l'importation en franchise aux termes de la recommandation 7(a) soit déterminé en conformité du barème suivant:

Si le nombre de véhicules commerciaux produits au Canada ou importés en vertu du plan de teneur élargie est comme il suit:

Le pourcentage de teneur en éléments canadiens requis pour avoir droit à l'importation en franchise sera:

jusqu'à 5,000 véhicules	30 p. 100
pour les 15,000 suivants	50 p. 100
pour les 30,000 suivants	55 p. 100
au delà de 50,000 véhicules	60 p. 100

- 7(g) Si, au cours d'une année, le pourcentage de teneur requis selon le barème proposé n'est pas atteint, les dispositions de l'annexe du Tarif des douanes relatives à l'automobile s'appliqueront.

1. Suppression de la taxe d'accise

Je recommande que soit supprimée la taxe d'accise de 7½ p. 100 imposable à l'égard des voitures de tourisme dans le but de stimuler immédiatement l'industrie automobile; je suis d'avis, toutefois, qu'il s'agit là d'une mesure à longue portée qui favorisera l'expansion de l'industrie dans le cadre des nouvelles conditions que je propose. Au cours des observations que j'ai faites au sujet des mémoires présentés, j'ai dit qu'à mon avis l'automobile n'était plus un objet de luxe et que, en temps normal, elle ne devrait pas être frappée d'une imposition particulière. Cependant, je fais cette recommandation essentiellement pour des raisons de convenance à l'égard du producteur plutôt que pour des raisons de justice à l'égard du consommateur. Bien que la suppression de cette taxe touche aussi bien les automobiles importées que les voitures fabriquées au Canada, j'estime que la plus forte réduction, en chiffres absolus, du prix des voitures canadiennes améliorerait la position concurrentielle de celles-ci par rapport aux voitures importées qui généralement se vendent meilleur marché.

Je sais bien que cette taxe rapporte de fortes recettes. On pourrait peut-être trouver que sa suppression comporterait une trop grosse

perte pour le Trésor. Toutefois, ma recommandation doit être envisagée dans une optique d'expansion: expansion immédiate grâce au stimulant que comporteraient le rabaissement des prix et expansion à longue portée grâce à l'adoption de mon plan dans son ensemble. Mes recommandations relatives au mode de calcul de la taxe de vente auront pour effet d'accroître soit les recettes provenant de la taxe sur les automobiles importées ou les recettes provenant des impôts sur le revenu des particuliers ou les bénéfices des sociétés engagées dans l'industrie canadienne de l'automobile. Mes recommandations visant à accroître la force de concurrence de l'industrie automobile devraient aussi se traduire par un accroissement de l'embauche et des bénéfices de l'industrie. L'augmentation du niveau de l'emploi et des profits de cette industrie aura des effets multiplicateurs sur le niveau de l'emploi et des profits dans tout le secteur industriel. A la suite d'un tel accroissement du revenu national, l'État devrait toucher de plus fortes recettes.

2. Calcul de la taxe de vente

La Loi sur la taxe d'accise prévoit que la taxe de vente imposable à l'égard des véhicules à moteur au Canada doit être calculée d'après le prix accordé au détaillant par le fabricant. Pour ce qui est des véhicules importés, la loi prévoit que le calcul soit fondé sur la valeur à l'acquitté qui, en somme, est le prix accordé au marchand par le fabricant sur son marché intérieur plus les droits payés. La taxe de vente à l'égard des véhicules produits au Canada est calculée d'après le coût de production occasionnés au fabricant jusqu'au moment où il met son produit entre les mains d'un détaillant au Canada; il semblerait raisonnable que la taxe imposable à l'égard des véhicules importés soit établie selon le même calcul. On peut peut-être soutenir que, quant au marché canadien, le cycle de la production dans le cas des véhicules importés n'est véritablement terminé que lorsque ces véhicules sont rendus au point de la vente au détail au Canada. Le prix exigé du marchand détaillant au Canada est considérablement plus élevé que le prix exigé par le fabricant, à l'égard d'un véhicule semblable, du marchand qui se trouve dans le pays d'où ce véhicule est exporté. On a établi que d'ordinaire la différence est d'environ \$250; toutefois, à l'égard de certains modèles de voitures à prix moyen, la différence

Commission royale sur l'industrie automobile

peut aller jusqu'à \$500. Je soutiens que les frais d'expédition, de réclame, de manutention et les autres frais subis pour mettre un véhicule importé sur le marché canadien se rattachent essentiellement aux frais de production d'une automobile destinée à la consommation canadienne. Cette partie du coût de production d'un véhicule importé devrait donc être assujétie à la taxe de vente. Si l'on ne tient pas compte de cet élément du coût dans le calcul de la taxe, il s'ensuit que le fardeau de la taxe de vente canadienne est de beaucoup moins onéreux pour le marchand qui vend des véhicules importés que pour celui qui vend des véhicules produits au Canada. En outre, cette façon de procéder réduit l'importance de la protection douanière prévue par les lois relatives aux véhicules importés de pays qui tombent sous le coup du tarif de la nation la plus favorisée et, dans le cas des véhicules importés en franchise en vertu du tarif de préférence britannique, elle équivaut à accorder une subvention à l'importateur. Dans ce dernier cas, le fabricant canadien doit, de fait, affronter la concurrence que lui font les fabricants de véhicules qui jouissent d'un régime qui est plus favorable que l'entrée en franchise.

Aucun autre pays, que je sache, met ses propres fabricants dans une telle situation désavantageuse face à la concurrence étrangère. Au Royaume-Uni la taxe de vente à l'égard des marchandises importées, comme à l'égard de toutes les autres marchandises, se calcule d'après le prix de gros de ces marchandises sur le marché intérieur. Aux États-Unis la taxe d'accise à l'égard de toutes les automobiles se calcule d'après le prix de l'automobile prête à être livrée à son acheteur.

La taxe d'accise canadienne est calculée à partir du même prix que la taxe de vente. Je n'ai pas, plus haut, parlé de la taxe d'accise vu que j'en ai proposé la révocation. Toutefois, tant qu'elle demeurera et qu'elle sera calculée de cette façon, elle accentuera le désavantage concurrentiel du fabricant canadien face à l'importateur. Nous avons préparé le tableau de la page 67 afin d'illustrer les conséquences qui résultent du calcul des taxes de vente et d'accise imposables à l'égard des véhicules importés selon la méthode actuelle. Rappelons que les taxes de vente et d'accise imposables à l'égard d'une automobile produite au Canada s'élèvent à 18½ p. 100 du prix exigé du marchand par le fabricant; par contre, les exemples cités dans le tableau ci-dessous montrent que ces taxes s'élèvent à 15.3 p. 100 du prix consenti au marchand canadien par l'importateur lorsqu'un véhicule est importé en vertu du tarif de préférence

Recommandations

britannique et à 15.7 p. 100 lorsqu'il est importé en vertu du tarif de la nation la plus favorisée.

La somme de ces taxes réunies sera d'autant inférieure à 18½ p. 100 du prix qui est exigé du marchand canadien que l'écart sera plus prononcé entre le prix qui est accordé au marchand dans le pays d'exportation et le prix exigé du marchand au Canada. Cet écart varie d'un fabricant à l'autre selon la distance qui le sépare du Canada, selon la possibilité de réduire les frais supplémentaires que comporte l'exportation et selon la politique adoptée à l'égard des bénéficiaires. Dans les exemples que nous citons, nous supposons que le prix a été majoré de \$250, soit 21 p. 100 du prix exigé du marchand dans le pays d'exportation. Bien qu'il s'agisse d'un chiffre hypothétique, cette donnée est assez près de correspondre à la réalité. Le calcul des taxes de vente et d'accise à partir de ces deux bases différentes donne l'avantage, sur le plan de la concurrence, à tout véhicule importé, mais, dans le cas des véhicules importés des États-Unis, cet avantage n'est pas très considérable étant donné la proximité de ce pays. La différence entre les bases du calcul de ces taxes prend d'autant plus d'importance que ce sont les véhicules importés d'outre-mer qui constituent maintenant la plus forte concurrence que doit affronter l'industrie canadienne.

TABLEAU COMPARATIF DU CALCUL DES TAXES DE VENTE ET D'ACCISE IMPOSABLES À L'ÉGARD DES VOITURES DE TOURISME IMPORTÉES ET VENDUES AU CANADA

	<i>Tarif de préférence britannique</i>	<i>Tarif de la nation la plus favorisée</i>
Juste valeur marchande	\$1,200	\$1,200
Droit de douane de 17½ p. 100 s'il y a lieu	aucun	210
Valeur à l'acquitté	1,200	1,410
Taxe d'accise de 7½ p. 100	90	106
Taxe de vente de 11 p. 100	132	155
Total des taxes de vente et d'accise	\$ 222	\$ 261
Prix exigé des marchands de véhicules au Canada	\$1,450	\$1,660
Taxes de vente et d'accise en tant que pourcentage du prix exigé des détaillants canadiens	15.3	15.7

Commission royale sur l'industrie automobile

Bien que mon mandat me limite à l'industrie de l'automobile, je me permets de signaler que dans les autres secteurs de l'industrie canadienne les fabricants sont tout aussi désavantagés. Le Comité de la taxe de vente a pris acte de l'aspect général de ce problème et en a fait rapport au ministre des Finances en 1956. En vue de le régler, le Comité a recommandé que les taxes de vente et d'accise soient calculées d'après le prix que le détaillant paie toutes ses marchandises, qu'elles soient importées ou fabriquées au Canada.

Je suis d'avis que le rajustement du fardeau que représente la taxe de vente est une question de justice et aussi que les conséquences d'un rajustement seraient assez vastes pour avoir un effet salutaire sur l'industrie de l'automobile au Canada.

3. Calcul de la taxe de vente d'après un prix de gros «proposé»

La Loi sur la taxe d'accise stipule que la taxe de vente doit être perçue sur le prix de vente du fabricant. Ainsi, le montant de la taxe se trouve conditionné par le mode de distribution employé par une industrie. Dans les industries où la distribution se fait par l'intermédiaire d'un grossiste ou d'un distributeur, la taxe est calculé en fonction du prix que le fabricant exige du grossiste ou du distributeur. Mais dans l'industrie de l'automobile, la vente se fait directement du fabricant au détaillant ou concessionnaire. La taxe de vente devrait sûrement être impartiale vis-à-vis des diverses formes d'organisation des marchés dans diverses industries. Je propose donc que la Loi sur la taxe d'accise soit révisée et qu'on y stipule que, pour calculer la taxe de vente dans le cas des voitures automobiles, le «prix de vente» soit un prix de gros «proposé». Ce prix de gros «proposé» serait le prix de vente du fabricant, auquel prix on soustrairait une remise appropriée. En fixant la mesure de rabais il devrait être tenu compte des conditions particulières de l'industrie et des frais de distribution que le fabricant prend à son compte vu l'absence d'un commerçant en gros ou d'un distributeur. Je crois qu'un rabais de 5 p. 100 sur le prix au détaillant serait une remise raisonnable à cet effet en ce qui concerne l'industrie de l'automobile. C'était la remise supplémentaire que permettait la loi canadienne avant le 2 mai 1936. Des enquêtes faites aux États-Unis nous portent à croire que ce taux est encore raisonnable

et que dans les industries où l'on trouve des distributeurs, ce chiffre équivaut à peu près au rabais supplémentaire qui leur est accordé par le manufacturier.

Cette réduction de la base de cotisation entraînerait une légère diminution du prix des voitures automobiles de tous genres et, puisqu'elle serait applicable aux voitures canadiennes comme aux voitures importées, elle n'atteindrait en rien la balance équitable à laquelle vise l'autre recommandation que j'ai formulée dans le sens d'une révision de la base de cotisation aux fins de la taxe de vente. Une recommandation semblable visant la base de la taxe de vente, pour fins d'application générale, a été faite en 1956 par le Comité de la taxe de vente. Je me rends compte que cette modification de l'augmentation des recettes envisagées à l'égard des voitures importées, vu mon autre recommandation ayant trait à la taxe de vente. On croit toutefois que ces deux recommandations auraient un effet expansionniste suffisant pour que les deux changements produisent une augmentation nette des recettes eu égard à la taxe de vente sur les automobiles.

4. Le tarif de préférence britannique relatif aux automobiles

Les voitures automobiles importées au Canada en provenance du Royaume-Uni sont exemptes de droits depuis 1932. Au moment où cette entente fut conclue, le nombre des voitures importées du Royaume-Uni était peu considérable mais, depuis la Seconde Guerre mondiale, l'industrie de l'automobile du Royaume-Uni s'est assurée une bien meilleure place sur le marché mondial. En 1959, le nombre des voitures importées du Royaume-Uni représentait 15 p. 100 des véhicules neufs vendus au Canada et 46 p. 100 du total des voitures importées.

Si l'on doit imposer des droits de douane sur les automobiles importées au Canada, c'est qu'il faut tenir compte du fardeau que représente pour le fabricant d'automobiles canadien la protection accordée au fabricant de pièces. Pour pouvoir obtenir l'entrée en franchise de certaines pièces, lorsque le coût supplémentaire de la production au Canada serait particulièrement élevé, le fabricant d'automobiles doit faire entrer dans la fabrication des voitures un certain élément du Commonwealth. (Dans la pratique, jusqu'ici les éléments «du Commonwealth» étaient presque entièrement «canadiens».) En conséquence, le fabricant a été obligé d'acheter certaines pièces d'automobiles de fabri-

Commission royale sur l'industrie automobile

cants canadiens, à des prix quelque peu plus élevés que ceux qu'il aurait payés aux États-Unis. Comme on l'a vu au chapitre III, le petit fabricant d'automobiles se trouve dans une position désavantageuse lorsqu'il doit acheter de fabricants canadiens les pièces d'automobiles dont la production est particulièrement sensible aux économies de la production sur une grande échelle. Souvent le petit fabricant trouvera plus avantageux d'acheter ces pièces aux États-Unis et de payer les droits de douane exigés. Il est impossible de savoir exactement dans quelle mesure le coût de la production des voitures automobiles canadiennes se trouve majoré du fait que les fabricants sont obligés d'acheter certaines de leurs pièces sur un marché protégé plutôt que sur un marché libre. Il y a moyen, toutefois, d'obtenir des données quant au montant des droits de douane payés à l'égard des pièces importées pour la fabrication des véhicules. Le montant est beaucoup plus considérable dans le cas du petit fabricant que dans celui des fabricants qui produisent au Canada sur une plus grande échelle. Ainsi, dans le cas de l'un des petits fabricants, le montant de la douane payée sur les pièces de production atteint, en moyenne, \$85 par voiture tandis qu'il est que \$20 environ dans le cas de l'un des plus gros fabricants. Enfin, l'on devra remarquer que la protection accordée aux fabricants de pièces tient, en partie, au fardeau que constitue pour eux la protection accordée aux producteurs des matières premières dont ils achètent.

Le plaidoyer en faveur de la protection du fabricant de voitures automobiles, dans ces circonstances, est donc valable contre l'importation de voitures automobiles de tous pays. Il semble qu'il ne serait pas raisonnable que le fabricant canadien, qui est déjà dans une position désavantageuse, dût faire face au libre échange. Il semble également déraisonnable que le fabricant doive faire concurrence aux produits d'un autre pays importés au Canada en franchise, surtout si ce pays a une industrie automobile bien développée. A mon avis, nous ne pouvons pas nous permettre le luxe de continuer à importer en franchise les voitures automobiles du Royaume-Uni, tant qu'il nous faut accorder une certaine protection à notre industrie de fabrication de pièces d'automobiles.

Cette conclusion devrait logiquement nous amener à faire une recommandation visant à imposer, en vertu du tarif de préférence britannique, le même droit de douane que celui qui est en vigueur sous

le régime du tarif de la nation la plus favorisée. Je me rends compte, toutefois, de l'importance du tarif de préférence britannique au double point de vue politique et économique et je recommande de conserver le régime de préférence. J'en suis venu à la conclusion qu'un droit de douane de 10 p. 100 devrait être mis en vigueur sous le régime du tarif de préférence britannique. L'imposition d'un tel droit sur les voitures automobiles en provenance du Royaume-Uni, en même temps que les autres modifications que j'ai proposées en matière de taxes et de droits de douane devraient, à mon avis, permettre cette expansion de l'industrie canadienne à laquelle je vise.

Je dois ajouter que l'entrée en franchise d'un grand nombre des véhicules automobiles que nous importons actuellement du Royaume-Uni pourrait continuer en vertu des nouvelles recommandations ayant trait à la teneur. Il serait relativement facile pour les compagnies *General Motors* et *Ford* de tirer parti de ces recommandations puisqu'elles ont des établissements de production au Canada. Ces deux compagnies canadiennes reçoivent environ 60 p. 100 des voitures importées au Canada du Royaume-Uni. D'autres fabricants de véhicules automobiles du Royaume-Uni pourraient peut-être assurer l'entrée en franchise de leurs produits en s'associant à un fabricant canadien ou encore en produisant ou en achetant des pièces d'automobiles au Canada.

5. Le tarif de préférence britannique relatif aux pièces d'automobile

Les pièces d'automobile importées au Canada en provenance du Royaume-Uni sont elles aussi exemptes de droits depuis 1932. Non seulement ces produits entrent-ils au Canada en franchise mais, tant que les dispositions de la Loi des douanes du Canada seront rédigées de sorte que les exigences de teneur se rapportent à des éléments du Commonwealth, on peut dire que le fabricant de pièces d'automobile du Royaume-Uni bénéficie de la protection accordée au fabricant de pièces canadien. Ma recommandation visant à exiger que la teneur soit canadienne aurait pour effet de priver le fabricant de pièces du Royaume-Uni de cette protection et rendrait pratiquement impossible l'achat considérable, pour fins de production, de pièces fabriquées au Royaume-Uni et destinées à des voitures de type américain, quel que soit le droit de douane. Je

Commission royale sur l'industrie automobile

recommande que le droit de douane exigible en vertu du tarif de préférence britannique soit de 10 p. 100 dans le cas des pièces qui sont désignées à l'annexe du Tarif de la douane relative à l'industrie automobile et qui sont imposables en vertu du tarif de la nation la plus favorisée. Je propose un tarif uniforme de 10 p. 100, en vue de conserver le régime de préférence. Encore une fois, je signale la possibilité de maintenir l'entrée en franchise en vertu des nouvelles dispositions relatives à l'exigence de teneur que j'ai recommandées.

6. Teneur en éléments d'origine canadienne

Les dispositions relatives aux exigences de teneur prévues à l'annexe de l'automobile du Tarif des douanes étaient destinées à encourager la production de l'industrie des pièces d'automobile au Canada. Ces dispositions spécifient, toutefois, que les exigences de teneur portent sur des éléments en provenance du «Commonwealth». Bien que, jusqu'à maintenant, cette distinction n'ait pas beaucoup d'importance elle pourrait néanmoins favoriser l'utilisation dans une vaste mesure des pièces importées du Royaume-Uni, étant donné que le consommateur accepte de plus en plus les modèles anglais que vendent la *Ford* et la *General Motors*. Si ces modèles devaient être montés au Canada, non seulement leurs pièces seraient-elles exemptes de droits mais elles seraient également considérées à leur pleine valeur dans le calcul de la teneur. Avec l'arrivée de l'automobile «compacte», il y aurait une possibilité plus immédiate que certaines pièces requises dans la fabrication de ces voitures soient importées du Royaume-Uni.

Dans le contexte de mon plan d'ensemble, une telle proposition revêt une nouvelle importance et devient même une partie essentielle de mon programme à l'intention de l'industrie. Ce programme pourrait encourager les opérations de montage au Canada mais, à défaut d'un changement de la définition de «teneur», on ne pourrait être sûr que l'industrie canadienne des pièces d'automobile en bénéficierait. Je recommande donc que partout où le mot «Commonwealth» figure dans les dispositions relatives à la teneur que renferme l'annexe de l'automobile du Tarif des douanes, il soit remplacé par le mot «canadien».

7. Plan de teneur élargie

Le plan visant l'expansion de l'industrie des pièces d'automobile par l'imposition d'une exigence relative à la teneur a donné de bons résultats. Le moment est venu de prendre hardiment de nouvelles dispositions dans cette même direction. L'industrie canadienne de l'automobile se trouve dans une toute autre ambiance maintenant que le pays prend de plus en plus de maturité sur le plan industriel, que le marché de l'automobile présente une plus forte concurrence sur le plan mondial et que la technologie nouvelle exige comme condition d'une exploitation économique une «échelle» de production de plus en plus grande. Il convenait en 1936 de stipuler que les véhicules à moteur de fabrication canadienne aient une teneur donnée d'une certaine origine; en 1961, il semble approprié d'étendre l'application de teneur à tout le marché canadien de l'automobile.

Le but en 1936 était d'encourager le montage des véhicules à moteur au Canada, puisque l'installation de telles usines nous donnait une assurance raisonnable de réussir l'essai que faisons pour mettre sur pied une industrie manufacturière de pièces d'automobile au Canada. En vertu du plan que je recommande, les opérations de montage augmenteront probablement, mais ce qui est certain c'est qu'un stimulant relativement plus fort sera apporté à la fabrication des pièces d'automobile. Cette industrie a atteint un degré d'expansion tel qu'il nous est permis de vouloir profiter des avantages qu'offre la participation à un marché plus vaste.

L'industrie canadienne de l'automobile sera en butte aux désavantages que présente une faible production aussi longtemps qu'elle se verra bornée presque exclusivement au marché canadien. Afin de franchir les limites qu'impose un volume peu élevé de production au Canada, il est nécessaire que les fabricants soient en mesure de bénéficier des coûts moins élevés que rend possibles une production plus forte. On pourrait y arriver si les fabricants canadiens étaient capables de fabriquer des pièces pour un plus gros marché et si, de plus, les fabricants d'automobiles pouvaient jouir de la franchise douanière sur les produits d'un coût moins élevé que les fabricants d'autres pays produisent sur une haute échelle. Cela suppose une plus grande mesure de liberté dans les échanges commerciaux. Une façon d'en arriver là serait de prendre des dispositions en vue de permettre le libre-

Commission royale sur l'industrie automobile

échange mutuel avec un ou plusieurs pays suivant les modalités observées dans l'industrie des machines agricoles. A mon avis, le libre-échange réciproque comporterait de grands risques pour l'industrie de l'automobile. Mon plan de teneur élargie fait disparaître de tels risques et procure plusieurs des avantages du libre-échange, mais il n'est pas indispensable de le mettre à exécution par accord réciproque.

Bien qu'à mon avis le plan que je propose puisse être avantageux non seulement pour l'industrie canadienne de l'automobile mais aussi pour tous ceux qui désirent participer au marché canadien, je le présente comme alternative aux présentes dispositions tarifaires. Les sociétés seraient libres de choisir l'arrangement en vertu duquel elles désirent opérer. Elles pourraient continuer à fonctionner d'après les présentes dispositions douanières relatives à la teneur. Si elles choisissaient cependant de s'inspirer de mon plan alternatif elles seraient tenues de faire connaître leur intention et de s'engager à le suivre au moins pour la durée d'une «année modèle».

7 (a) Entrée en franchise sous condition des véhicules et des pièces

Sous le régime du tarif actuel, un fabricant de véhicules à moteur qui se conforme aux exigences prescrites quant à la teneur peut importer en franchise certaines pièces d'une catégorie ou d'une espèce non fabriquée au Canada. Aux termes de la recommandation que j'avance ici, un fabricant qui satisfait aux nouvelles exigences relatives à la teneur serait autorisé à importer en franchise des véhicules achevés et n'importe laquelle de leurs pièces. Aux termes de mon plan, l'entrée en franchise de celles-ci n'est pas accordée sous réserve qu'elles appartiennent à une catégorie ou à une espèce non fabriquée au Canada. Cela signifie, il est vrai, l'application plus étendue des dispositions relatives à la franchise douanière. Toutefois, on ferait bien de prendre note qu'afin d'avoir droit à ce privilège, l'industrie manufacturière des véhicules à moteur serait tenue d'augmenter ses achats ou sa fabrication de produits d'automobiles au Canada. A tout prendre, l'industrie canadienne de l'automobile y gagnerait si elle faisait porter sa participation à l'ensemble du marché des véhicules. Afin d'assurer que toute entrée en franchise ne soit accordée qu'à la condition que les manufacturiers canadiens d'automobiles aient satisfait aux exigences relatives à la

teneur, il est préconisé que, dans les cas où l'entrée en franchise de pièces d'automobile a été autorisée de temps à autre par décret du conseil, comme dans le cas des transmissions automatiques, ces dispositions spéciales soient laissées de côté et que s'appliquent les droits statutaires.

A mon avis, l'industrie des pièces a des chances de progresser si son expansion repose sur une baisse des prix. Si des prix moins élevés apportent une augmentation de la vente des véhicules (particulièrement des véhicules fabriqués au Canada), le chiffre d'affaires de cette industrie canadienne augmentera. La protection au moyen de dispositions relatives à la teneur plutôt que par des droits sur certaines pièces particulières a le grand avantage d'encourager l'exploitation de ces secteurs de l'industrie qui sont les plus rentables. Elle assure un certain degré de protection lequel, je crois, permettra à l'industrie de l'automobile de prendre de l'expansion en même temps qu'augmentera tout le commerce des véhicules à moteur. Cette forme de protection offre l'avantage du libre-échange, puisque la production est orientée vers les secteurs les plus en mesure de faire concurrence. Une protection qui reposerait sur les droits de douane pourrait ne pas stimuler la production si les avantages réalisés par une production massive étaient supérieurs au droit imposé; elle pourrait alors avoir pour effet d'encourager des productions peu appropriées. En imposant un fardeau plus lourd au petit fabricant, les droits de douane sur les pièces diminuent aussi sa force de concurrence. A mon point de vue, cela est injuste et peu souhaitable sur un marché que domine déjà un petit nombre de producteurs.

7 (b) Extension de la «teneur»

L'extension la plus importante des dispositions relatives à la teneur prises en 1936 est prévue dans ma recommandation qui porte que les pièces produites au Canada peuvent être considérées comme étant des éléments canadiens si elles sont incorporées aux véhicules fabriqués en dehors du Canada et vendus n'importe où, ou si elles sont vendues à l'étranger pour des fins de réparation ou de rechange. Cette recommandation s'appuie sur la conviction que l'industrie trouverait tout autant d'avantage à fabriquer mettons des moteurs pour des véhicules

Commission royale sur l'industrie automobile

montés à Detroit qu'à monter au Canada des véhicules renfermant d'importants éléments de fabrication américaine. Aux termes de cette recommandation, les pièces qui pourraient être comptées dans le calcul de la teneur sont celles qui le sont sous la loi actuelle et, outre les pièces prévues à l'annexe de l'automobile du Tarif des douanes, d'autres comme les pneus et les batteries. Alors que la disposition relative à la teneur «supposée», ainsi interprétée, donne autant de protection que les présentes dispositions, elle assurerait au fabricant une plus grande flexibilité quant au choix des modalités d'action à prendre pour y arriver. Bien que soit continuée cette protection à l'industrie des pièces, une telle protection serait moins onéreuse au fabricant et au consommateur canadiens. Dans ces conditions la voie est ouverte pour les fabricants canadiens à une plus grande participation au marché en pleine croissance.

L'inclusion dans ces dispositions relatives à la teneur des pièces de service et de réparation, qu'il s'agisse de services pour modèles actuels ou passés, intéresse directement le consommateur. L'application à ces pièces des mêmes exigences de teneur que celles qui sont prévues pour la fabrication des véhicules devrait permettre à l'industrie canadienne d'apporter une plus large contribution à l'ensemble de la production d'automobiles. L'imposition de droits de douane sans une telle protection n'a pas nécessairement pour effet d'encourager la production canadienne mais pourrait au contraire faire monter le coût au consommateur canadien. L'inclusion des pièces de service dans cette proposition devrait permettre aux fabricants étrangers qui ne disposent pas d'installations manufacturières au Canada de participer plus facilement au plan de teneur élargie.

Je comprends bien que ma recommandation relative à l'extension de la teneur aurait de meilleurs résultats si nos exportateurs n'avaient pas à faire face aux impositions tarifaires des autres pays. Mais, si je recommande que soient prises des dispositions unilatérales à cet effet, c'est que je crois que même sur ce plan le Canada en retirerait des avantages. La perspective pour le fabricant d'automobiles étranger de pouvoir étendre son marché en exportant des véhicules en franchise sur le marché protégé du Canada devrait l'encourager à acheter des pièces canadiennes pour le montant requis, même si leurs prix coûtants devaient dépasser quelque peu le coût auquel il pourrait se les procurer en son pays. Je ne doute nullement que l'adoption de ce plan amènera une certaine mesure de réaménagement dans la production des auto-

mobiles et cela en dépit des tarifs imposés à l'étranger sur les pièces. Ce qui semble le plus probable d'abord, c'est qu'un tel réaménagement de la production se produira entre le Canada et les États-Unis.

7 (c) Détermination de la teneur d'après le marché total du Canada

Aux termes de la présente loi, la teneur se rattache au coût de production des véhicules canadiens à moteur. Ma proposition porte que pour avoir droit à l'entrée en franchise des véhicules à moteur et de leurs pièces, un fabricant doit satisfaire aux exigences visant la teneur selon l'interprétation donnée à l'alinéa 7(b) relativement au total du coût de production des véhicules à moteur fabriqués au Canada et de la valeur douanière des véhicules et des pièces de rechange ou de service importés. Les fabricants canadiens auraient ainsi accès à un secteur de notre marché de l'automobile duquel nous avons été exclus, soit le marché des véhicules importés qui, depuis quelques années, constitue plus du quart des véhicules à moteur neufs mis sur le marché canadien. Elle permet également une plus grande participation canadienne au marché des pièces de rechange.

7 (d) Unité d'organisation à l'égard du plan de teneur élargie

Toute société ayant l'intention de pouvoir importer ses produits automobiles en franchise peut, aux termes de ce plan, inclure ou exclure n'importe laquelle de ses filiales ou sociétés associées. Il se pose des problèmes particuliers en ce qui concerne les dispositions à prendre par un établissement faisant affaires en plusieurs autres pays outre le Canada. La *Ford* et la *General Motors* ont des sociétés-sœurs au Royaume-Uni et en Allemagne; la *Chrysler* a une associée en France. Ma proposition porte que chacune des sociétés mères, sœurs ou associées peut être incluse ou exclue de l'ensemble des compagnies réunies aux fins du plan de teneur élargie. Si l'une est incluse, je propose que l'exigence relative à la teneur soit établie d'après le chiffre global des ventes effectuées au Canada par l'ensemble des compagnies qui font

partie du groupe desdites sociétés. Je propose également que le groupe puisse établir sa teneur dans n'importe quelle partie de l'ensemble de ses opérations. Ainsi, par exemple, si la *General Motors* (Canada) en arrivait à une telle entente eu égard à la teneur avec la *General Motors* (États-Unis), la Vauxhall pourrait être incluse et la Opel excluse. Si la Vauxhall était incluse, le pourcentage de teneur requis serait calculé d'après le total du coût de production des véhicules fabriqués au Canada et de la valeur douanière des véhicules et des pièces de rechange importées des États-Unis et du Royaume-Uni. Ce pourcentage pourrait être atteint en augmentant la proportion des pièces canadiennes contenues dans les véhicules canadiens ou en fournissant des pièces de fabrication canadienne aux États-Unis ou au Royaume-Uni, ou à l'Australie quant à cela. Il serait possible à toute société d'outre-mer de s'associer à un fabricant canadien d'automobiles afin de bénéficier de cette recommandation, pour obtenir l'entrée en franchise des véhicules et de profiter de cette association pour satisfaire aux exigences relatives à la teneur là ou, au sein du groupe, cela serait le plus économiquement réalisable.

7 (e) Échelle de teneur à l'égard des automobiles de tourisme

Les présentes dispositions du Tarif des douanes visant les automobiles de tourisme prévoient que leur teneur en éléments d'origine canadienne doit être de 40 p. 100 du coût de production si celle-ci ne dépasse pas 10,000 unités par année, 50 p. 100, si elle est au delà de 10,000 mais en-dessous de 20,000 unités par année, et 60 p. 100, dans le cas de 20,000 unités et plus par année. Depuis que la Commission du tarif a établi ces trois catégories en 1936, les économies de la production en grandes quantités ont augmenté. A mon avis, il est plus facile d'obtenir aujourd'hui une teneur de 60 p. 100 sur un volume de production de 150,000 unités que de réaliser une teneur de 40 p. 100 sur une production de 10,000 unités. Il y a relativement peu de pièces qu'il est possible de produire économiquement lorsque la production de véhicules est de 10,000 unités par année.

Le fardeau de coûts additionnels qu'entraîne l'augmentation du pourcentage de teneur requis lorsqu'un fabricant augmente sa production par une seule unité au delà d'une des présentes catégories de

volume est, selon moi, trop lourd surtout à de si bas niveaux de production. L'exigence minimum de 40 p. 100 semble représenter un sérieux obstacle à l'établissement au pays de fabricants qui autrement pourraient envisager l'installation d'une entreprise de montage au Canada. Le fait d'exiger une teneur de 60 p. 100 pour un volume aussi bas que 20,000 unités par année témoigne d'un manque de réalisme eu égard à la technologie moderne.

Je recommande donc l'établissement d'une échelle de teneur prévoyant l'exigence d'une proportion moins élevée de pièces d'origine canadienne au niveau inférieur de l'échelle de production afin d'éviter toute modification subite dans la quantité exigée. Je propose que la plus basse catégorie dans l'échelle soit réduite de 10,000 à 5,000 unités, et que la teneur requise à ce niveau soit de 30 p. 100 au lieu des 40 p. 100 actuels. La gradation dans l'échelle que j'ai recommandée correspond mieux aux exigences de la technologie moderne. Je n'ai pas jugé nécessaire de prévoir une disposition spéciale en vue d'exiger une teneur plus élevée, mettons 80 p. 100 par exemple, pour les volumes dépassant 300,000 unités; au delà de ce niveau l'accroissement de la teneur s'ensuivrait normalement, étant donné les économies qui résulteraient d'une production massive. L'échelle prévoit seulement des exigences minimums et d'après mon enquête, il est clair que les fabricants les ont dépassées. La teneur requise aux termes de mon plan serait de 45 p. 100 pour 20,000 unités, 54 p. 100 pour 50,000, 59.5 p. 100 pour 100,000 et 64.75 p. 100 pour 200,000.

7 (f) Échelle de teneur à l'égard des véhicules commerciaux

Les présentes dispositions du Tarif des douanes visant les véhicules commerciaux prévoient que leur teneur en éléments d'origine canadienne doit être de 40 p. 100 du coût de production si le volume de production ne dépasse pas 10,000 unités par année. Toutefois, si la production dépasse 10,000 véhicules, il est exigé une teneur de 50 p. 100 du coût de production à l'usine pour obtenir le droit d'importer en franchise certaines pièces. Les raisons qui motivent la révision de cette échelle sont les mêmes que celles qui sont données ci-haut au sujet des automobiles. A vrai dire, les raisons qui président à la modification de cette échelle sont quelque peu plus fortes puisque de nombreux véhicules

Commission royale sur l'industrie automobile

commerciaux sont fabriqués sur commande. J'ai donc proposé que la catégorie du plus faible volume soit réduite de 10,000 à 5,000 unités, et que la teneur requise à ce niveau soit de 30 p. 100. Aux termes de mon plan, l'exigence relative à la teneur en éléments canadiens pour les véhicules commerciaux s'établirait à 45 p. 100 pour 20,000 unités, à 51 p. 100 pour 50,000 et à 55.5 p. 100 pour 100,000.

Pour une bonne part, l'industrie des camions lourds et des autobus achète ses moteurs, surtout les moteurs diesel, du Royaume-Uni. A l'heure actuelle, ces moteurs entrent en franchise et sont considérés comme éléments du «Commonwealth». Aux termes de ma recommandation, ces moteurs continueraient d'entrer en franchise aussi longtemps que l'exigence relative à la teneur serait satisfaite. La réduction à 30 p. 100 de la teneur en éléments canadiens exigée sur les 5,000 premières unités devrait permettre aux fabricants de véhicules commerciaux de continuer à importer en franchise ces moteurs.

7 (g) Inobservation des conditions relatives à la teneur

De même que sous le régime du présent Tarif des douanes, l'inobservation, en une année quelconque, des conditions relatives à la teneur prévue pour mon plan rendrait le fabricant passible du paiement de droits à l'égard de toutes les pièces et de tous les véhicules qui autrement seraient imposables.

Je dois signaler de nouveau qu'au terme de mon plan de teneur élargie on ne saurait pouvoir inclure les véhicules anglais sans que ceux-ci soient sujets à un droit.

Chapitre VII

Conclusion

EN VERTU de l'exigence de teneur actuelle, soit une teneur de 60 p. 100 du prix de revient à l'usine de la production canadienne d'automobiles de tourisme, les «Trois Grands» gagnent chacun une teneur de 65 p. 100 ou davantage. Toutefois, le pourcentage ne représente qu'une moyenne pondérée de 54 p. 100 de la somme du prix de revient à l'usine des véhicules de tourisme produits au Canada et de la valeur douanière des véhicules à moteur et des pièces importées. Aux termes des dispositions actuelles, l'exigence de teneur est établie d'après la production de véhicules au Canada. Un fabricant canadien qui augmente ses ventes sur le marché canadien par l'intermédiaire d'importations en provenance de compagnies associées, n'est aucunement obligé d'augmenter la teneur en éléments canadiens de sa production, et si l'augmentation des véhicules à moteur importés réduit sa production domestique, la quantité des éléments canadiens qu'il emploie peut décliner absolument. De toute façon, le rapport de sa teneur canadienne à l'ensemble de sa pénétration sur le marché déclinera. Le plan de «teneur élargie» vise à établir un rapport entre la teneur canadienne exigée et les affaires globales d'une société particulière sur le marché canadien.

En ce qui concerne les automobiles de tourisme, d'après la part du marché canadien global qu'a obtenue individuellement chacun des «Trois Grands» en 1959, le barème proposé exigerait que la *General Motors* atteigne une teneur canadienne d'environ 65 p. 100, la *Ford*, d'un peu plus de 60 p. 100 et la *Chrysler*, d'environ 55 p. 100. La *Studebaker*, d'après le même calcul, devrait atteindre une teneur canadienne de 38 p. 100 et l'*American Motors*, qui a vendu environ 10,000 voitures au Canada durant cette année, aurait été obligée de

Commission royale sur l'industrie automobile

réaliser une teneur d'à peu près 40 pour cent. Pour atteindre ces objectifs de teneur, il aurait fallu que ces fabricants, collectivement, augmentent leur production ou leurs achats au Canada de quelque 60 millions de dollars. Pour contrebalancer l'augmentation des coûts qui aurait pu résulter de cette exigence de teneur et pour permettre que s'accomplisse néanmoins, une réduction dans les prix des automobiles, les sociétés auraient alors économisé quelque 25 à 30 millions de dollars sur des droits qui, autrement, auraient été exigibles.

Si mon plan de «teneur élargie» avait été en vigueur en 1959, le gain réalisé immédiatement dans la production aurait représenté l'équivalent d'environ 30,000 voitures de tourisme, soit une augmentation de 10 p. 100 dans la production domestique. Cet accroissement de la participation du Canada a été calculé d'après un marché statique. Le calcul ne tient pas compte non plus de l'expansion du marché qui pourrait résulter de la réduction des coûts et des prix prévue comme conséquence de la mise en application du plan dans son ensemble. En vérité, les nouvelles dispositions en matière de teneur ont pour but, dans une large mesure, de créer une conjoncture favorable à l'application des autres recommandations qui visent particulièrement un programme de réduction des coûts et des prix dans l'industrie.

La recommandation qui aurait sur les prix l'effet le plus direct et le plus immédiat serait, il va sans dire, la suppression de la taxe d'accise. En raison des bases présentement utilisées pour calculer le montant de la taxe d'accise, la réduction de prix qu'amènerait cette recommandation serait relativement plus considérable dans le cas des automobiles de tourisme produites au pays que dans le cas des automobiles de tourisme importées. Le prix du véhicule canadien typique devrait baisser de quelque \$150 en conséquence de la suppression de cette taxe.

L'adoption d'un prix de gros «supposé» comme base de la taxe de vente devrait entraîner encore une autre réduction du prix moyen du véhicule produit au pays, celle-là de quelque \$10. Dans le cas d'un véhicule à moteur typique importé d'Europe, la réduction serait un peu moindre, puisque le prix d'un tel véhicule est, en moyenne, plus bas. La réduction ne suffirait pas à contrebalancer complètement l'augmentation de prix qu'entraînerait l'adoption d'une nouvelle base aux fins du calcul de la taxe de vente. L'adoption du prix au détaillant canadien,

Conclusion

au lieu de la valeur à l'acquitté, comme base de la taxe de vente, ferait monter le prix d'un véhicule européen typique de quelque \$30. En supposant l'imposition d'un droit de 10 p. 100 en vertu du tarif de préférence britannique et une augmentation consécutive du prix au détaillant, les véhicules à moteur importés du Royaume-Uni seraient grevés par la taxe de vente d'une somme additionnelle de quelque \$13.

La recommandation suivant laquelle l'entrée en franchise serait consentie à tous les produits automobile, les exigences de teneur élargie étant observées, permettrait des réductions de prix considérables. L'entrée en franchise de pièces qui seraient incorporées aux automobiles produites au Canada signifierait une réduction de coûts atteignant quelque \$20 pour les plus gros producteurs et même jusqu'à \$85 pour le petit producteur. La réduction de prix qui résulterait de la suppression du droit de 17½ p. 100 sur les véhicules achevés importés des pays jouissant du tarif de la nation la plus favorisée serait, naturellement, même plus considérable. Alors que la mesure améliorerait, en matière de concurrence, la situation des automobiles de tourisme importées par rapport à celle des automobiles produites au Canada, le nombre des véhicules qui pourraient être importés au Canada en franchise serait limité par la possibilité qu'aurait le fabricant d'augmenter la teneur globale de sa production.

Un grand nombre des pièces de réparation ou de service aujourd'hui importées des pays jouissant du tarif de la nation la plus favorisée sont imposables. Si on en permet l'entrée en franchise aux termes du plan visant l'élargissement de la teneur, la réduction des prix de ces pièces devrait, en moyenne, apporter pour le consommateur une économie de 20 p. 100. Mais, je le répète, on doit se rappeler que le volume des pièces importées en franchise se trouverait limité par la possibilité qu'aurait le fabricant d'augmenter la teneur canadienne globale de sa production.

L'effet combiné de la suppression de la taxe d'accise, de l'utilisation d'un prix de gros «supposé» comme base de la taxe de vente et de l'élimination des droits sur les pièces d'équipement original importées amènerait, à mon avis, dans le prix de l'automobile ordinaire de tourisme, une réduction de \$180 à \$240. Il devrait résulter de l'adoption de l'ensemble de mon plan, outre les réductions directes de prix susmentionnées, des économies qui ne peuvent être à l'avance évaluées avec

Commission royale sur l'industrie automobile

exactitude. De la réduction des coûts et des prix devraient résulter une expansion du marché des automobiles au Canada, en raison de la possibilité qu'aurait le fabricant de choisir librement, pour les produire au Canada, les pièces à l'égard desquelles le désavantage en matière de concurrence est pour lui au minimum et en raison de l'accès à des marchés plus considérables que lui fournirait la mise en application de la recommandation visant l'élargissement de la teneur. L'élimination des frais d'administration occasionnés par la nécessité de déterminer la situation des pièces importées à l'égard des droits exigibles, en particulier pour en déterminer «la catégorie ou l'espèce», est une autre caractéristique de mon plan.

Le problème, tel que je suis venu à le voir au cours de mon enquête, était de savoir comment réussir à concilier les bas prix que désirait le consommateur et l'augmentation de la protection que souhaitait l'industrie. Je crois que la solution se trouve dans une méthode efficace de protection qui soit expansionniste plutôt que restrictive. On peut dire de ma solution qu'elle maintient la protection mais qu'elle en réduit le fardeau. Mes recommandations constituent un ensemble de mesures qui se situent dans la logique de l'orientation donnée en 1936 par la Commission du tarif. Ces mesures qui me semblent devoir être appropriées en 1961 devraient être plus faciles à comprendre vu l'expérience acquise sous le régime du tarif actuel et l'établissement d'une industrie plus vigoureuse.

NOUS SOUMETTONS RESPECTUEUSEMENT LE TOUT
À L'ATTENTION DE VOTRE EXCELLENCE.



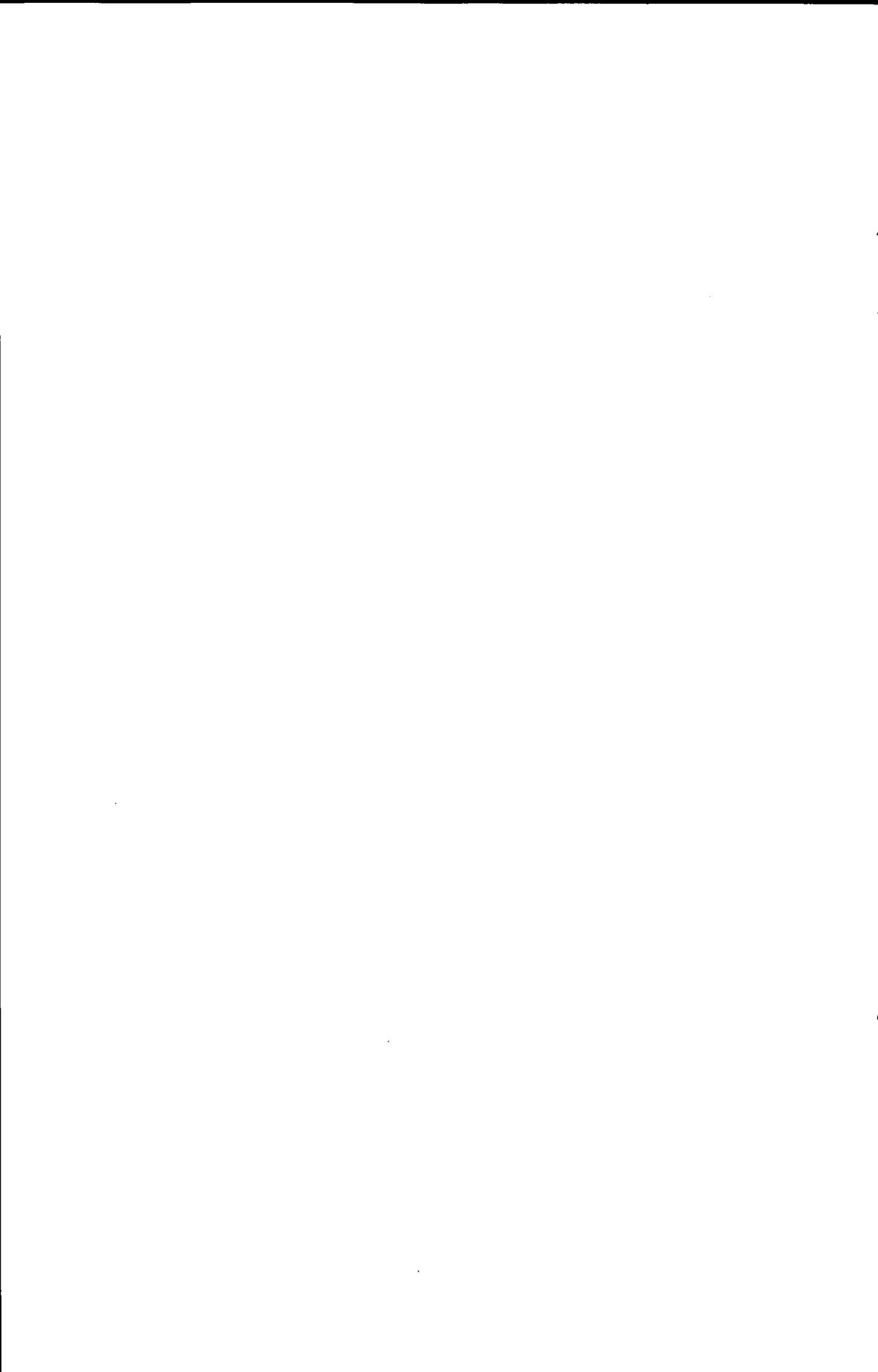
président



secrétaire

le 14 avril 1961

APPENDICES



Premier Appendice

1. Décrets du Conseil

C.P. 1960-1047

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une séance du Comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'Administrateur le 2 août 1960.

Sur avis conforme du Premier Ministre, le Comité du Conseil privé recommande que M. Vincent Wheeler Bladen, de Toronto (Ontario) soit, en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, nommé commissaire chargé de faire enquête et rapport sur la situation et les perspectives des industries qui produisent au Canada des véhicules à moteur et leurs pièces. Sans restreindre la portée générale de ce qui précède, le commissaire est chargé, entre autres choses, de faire enquête et rapport sur les sujets suivants:

- a) la position concurrentielle, présente et future de l'industrie automobile du Canada sur le marché canadien et sur le marché d'exportation, en comparaison de celle des industries automobiles d'autres pays;
- b) les relations entre les sociétés qui fabriquent des véhicules à moteur et leurs pièces au Canada et leurs sociétés mères, filiales ou affiliées dans d'autres pays, et les effets de telles relations sur la production au Canada;
- c) les problèmes particuliers et la position concurrentielle des industries qui, au Canada, produisent des pièces de véhicules à moteur, ainsi que les effets qui en découlent par rapport à la production des véhicules au Canada;
- d) l'aptitude de l'industrie canadienne à produire et à vendre économiquement les divers genres de véhicules à moteur que demandent ou demanderont vraisemblablement les consommateurs canadiens; et
- e) les mesures que pourraient prendre les dirigeants des industries qui produisent des véhicules à moteur et leurs pièces au Canada, ainsi que les syndicats ouvriers intéressés, de même que le Parlement et le gouvernement, afin de rendre telles industries plus aptes à accroître l'emploi dans la production économique de véhicules pour le marché canadien et les marchés d'exportation.

Le Comité recommande de plus:

1. Que le commissaire soit autorisé à exercer tous les pouvoirs que lui confère l'article 11 de la Loi sur les enquêtes;
2. Que le commissaire adopte les formalités et les méthodes qu'il peut au besoin juger utiles pour la poursuite régulière de l'enquête, et qu'il siège aux dates et aux lieux qu'il pourra décider à l'occasion;
3. Que le commissaire soit autorisé à retenir au besoin les services d'avocats, de fonctionnaires et de conseillers techniques à des taux de rémunération et de remboursement approuvés par le Conseil du Trésor; et

Commission royale sur l'industrie automobile

4. Que le commissaire fasse rapport au Gouverneur en conseil dans un délai raisonnable et qu'il dépose au bureau de l'Archiviste fédéral les documents et registres de la Commission aussitôt qu'il sera raisonnablement possible après la conclusion de l'enquête.

Le greffier du Conseil privé,
R. B. BRYCE.

C.P. 1960-1186

HÔTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA

LE MERCREDI 24 AOÛT 1960

PRÉSENT:

SON EXCELLENCE

L'ADMINISTRATEUR EN CONSEIL:

Il plaît à Son Excellence l'Administrateur en conseil de nommer M^{lle} J. Elizabeth Leitch, de la Direction de l'économique au ministère du Commerce, à Ottawa, secrétaire de la commission chargée, en vertu du décret C.P. 1960-1047 du 2 août 1960, de faire enquête et rapport sur la situation et les perspectives des industries qui produisent au Canada des véhicules à moteur et leurs pièces.

Copie certifiée conforme.

Le greffier du Conseil privé,
R. B. BRYCE.

2. Commission

L'Administrateur suppléant,
GÉRALD FAUTEUX

C A N A D A

ÉLIZABETH DEUX, par la grâce de
Dieu, Reine du Royaume-Uni, du Canada
et de ses autres royaumes et territoires, Chef
du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

Le sous-procureur général

E. A. DRIEDGER

À TOUS CEUX À QUI les présentes parviendront ou qu'icelles pour-
ront de quelque manière concerner,

SALUT:

ATTENDU qu'en conformité des dispositions de la Loi sur les enquêtes,
chapitre 154 des Statuts révisés du Canada, 1952, Son Excellence l'Administrateur
en conseil a, par le décret C.P. 1960-1047 rendu le deuxième jour d'août de l'an
de grâce mil neuf cent soixante (dont copie est annexée aux présentes), autorisé
la nomination de Notre commissaire y et ci-après nommé aux fins de faire
enquête et rapport sur les questions suivantes:

- a) la position concurrentielle, présente et future de l'industrie automobile
du Canada sur le marché canadien et sur le marché d'exportation, en
comparaison de celle des industries automobiles d'autres pays;
- b) les relations entre les sociétés qui fabriquent des véhicules à moteur et
leurs pièces au Canada et leurs sociétés mères, filiales ou affiliées dans
d'autres pays, et les effets de telles relations sur la production au
Canada;
- c) les problèmes particuliers et la position concurrentielle des industries
qui, au Canada, produisent des pièces de véhicules à moteur, ainsi que
les effets qui en découlent par rapport à la production des véhicules
au Canada;
- d) l'aptitude de l'industrie canadienne à produire et à vendre économique-
ment les divers genres de véhicules à moteur que demandent ou deman-
deront vraisemblablement les consommateurs canadiens; et
- e) les mesures que pourraient prendre les dirigeants des industries qui
produisent des véhicules à moteur et leurs pièces au Canada, ainsi que
les syndicats ouvriers intéressés, de même que le Parlement et le gou-
vernement, afin de rendre telles industries plus aptes à accroître l'emploi
dans la production économique de véhicules pour le marché canadien
et les marchés d'exportation;

et a conféré à Notredit commissaire certains droits, pouvoirs et privilèges men-
tionnés plus en détail dans ledit décret.

Commission royale sur l'industrie automobile

SACHEZ DONC MAINTENANT que de et par l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada Nous désignons, constituons et nommons par les présentes M. Vincent Wheeler Bladen, de la ville de Toronto en la province d'Ontario, Notre commissaire chargé de poursuivre ladite enquête.

IL APPARTIENDRA audit Vincent Wheeler Bladen d'occuper, d'exercer et d'avoir en partage les fonctions, charge et poste en question avec les droits, pouvoirs, privilèges et émoluments attachés aux fonctions, charge et poste susdits, de droit et en vertu de la loi durant Notre bon plaisir.

ET NOUS autorisons par les présentes Notredit commissaire à exercer tous les pouvoirs que lui confère l'article 11 de la Loi sur les enquêtes et à recevoir dans toute la mesure possible l'aide des ministères, départements et organismes du gouvernement.

ET NOUS autorisons par les présentes Notredit commissaire à adopter les formalités et les méthodes qu'il pourra au besoin juger utiles pour la poursuite régulière de l'enquête, et l'autorisons à siéger aux dates et aux lieux qu'il pourra décider à l'occasion.

ET NOUS autorisons par les présentes Notredit commissaire à retenir au besoin les services d'avocats, de fonctionnaires et de conseillers techniques à des taux de rémunération et de remboursement devant être approuvés par le Conseil du Trésor.

ET NOUS commandons et enjoignons à Notredit commissaire de faire rapport à Notre Gouverneur en conseil dans un délai raisonnable et de déposer au Bureau de l'Archiviste fédéral les documents et registres de la Commission aussitôt qu'il sera raisonnablement possible après la conclusion de l'enquête.

DONNÉ sous le Grand Sceau du Canada.

TÉMOIN: L'honorable Gérald Fauteux, juge puîné de la Cour suprême du Canada et suppléant de l'honorable Patrick Kerwin, juge en chef du Canada et Administrateur de Notre Gouvernement du Canada.

À OTTAWA ce vingt-deuxième jour d'août en l'an de grâce mil neuf cent soixante, le neuvième de Notre Règne.

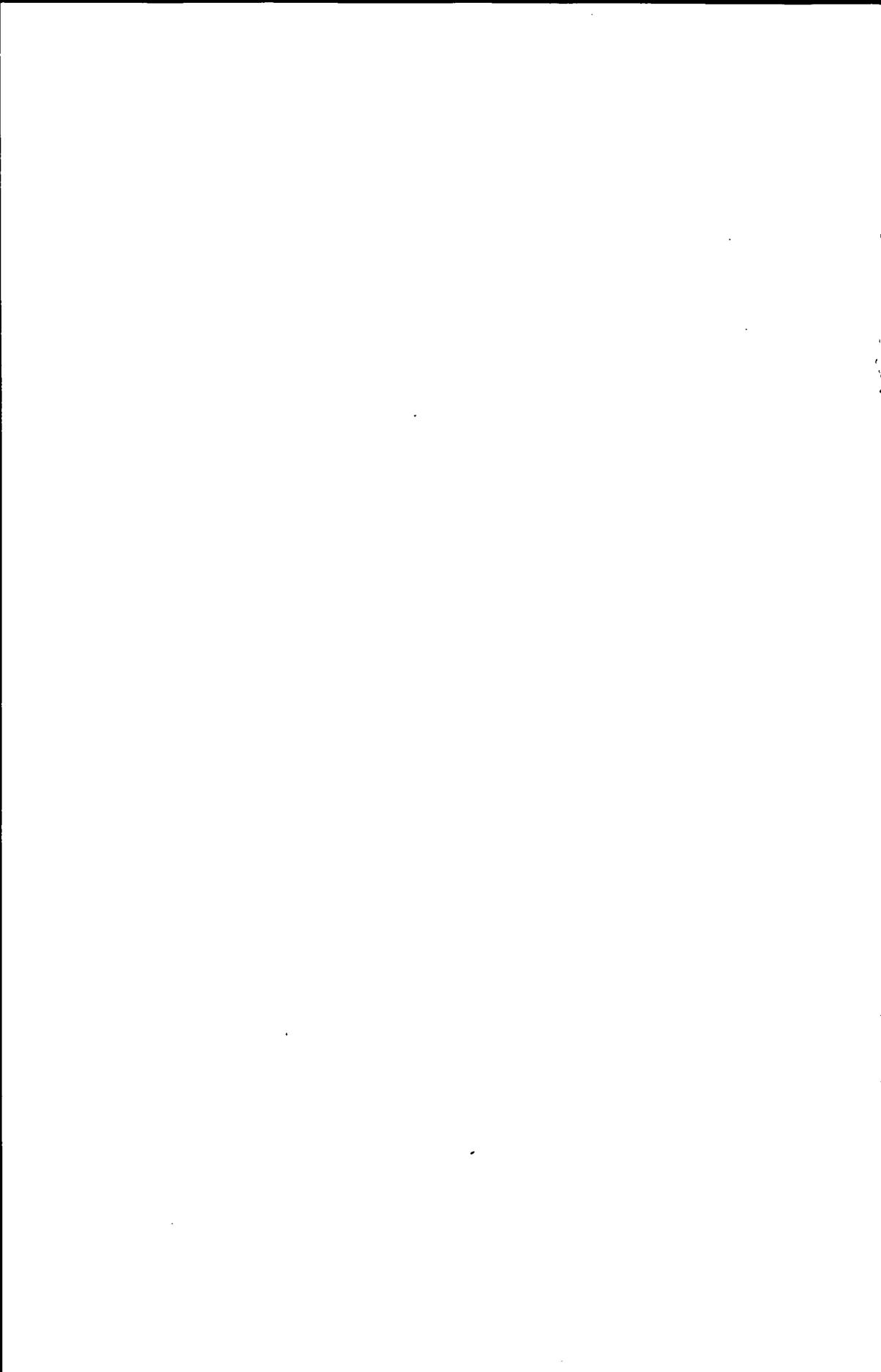
PAR ORDRE,

Le sous-secrétaire d'État,
C. STEIN.

Appendice II

Personnel de la commission

<i>Secrétaire</i>	M ^{lle} J. E. Leitch Ministère du Commerce
<i>Économistes</i>	M. C. D. Arthur Ministère des Finances M. Alain Jubinville Banque du Canada
<i>Adjoint d'administration</i> ..	M. L. P. Kavanagh Ministère du Commerce
<i>Personnel technique</i>	M. John Brunet M ^{me} D. M. Macdonald
<i>Secrétariat</i>	M ^{lle} V. Cheeseman M ^{me} L. Haines



Appendice III

Mémoires publics présentés à la commission

(L'astérisque indique que le mémoire a été présenté lors des audiences publiques de la Commission.)

<i>Auteur</i>	<i>Adresse</i>
*Alasco, Johannes	Montréal (P.Q.)
*American Motors (Canada) Ltd.	Brampton (Ont.)
Antognini, Enrico	Toronto (Ont.)
Association canadienne des consommateurs	Ottawa (Ont.)
*Association canadienne des fabricants d'outils et matrices	Ottawa (Ont.)
Association canadienne des grossistes et fabricants d'automobiles	Ottawa (Ont.)
*Association des manufacturiers de pièces d'automobiles du Canada	Toronto (Ont.)
Association pour le parcours par la baie d'Hudson	Saskatoon (Sask.)
Atlas Steels Limited	Welland (Ont.)
Borg-Warner Corporation	Chicago (É.-U. A.)
British Motor Corporation Ltd. (The) Canadian Subsidiaries	Toronto (Ont.)
Broome, Ernest J.	Vancouver (C.-B.)
*Canadian Automobile Association	Ottawa (Ont.)
Canadian Automobile Chamber of Commerce	Toronto (Ont.)
Canadian Automobile Sport Club	Toronto (Ont.)
*Canadian Co-Operative Wheat Producers Limited	Winnipeg (Man.)
Canadian Importers & Traders Association Inc.	Toronto (Ont.)
Canadian Port Committee (The)	Ottawa (Ont.)
Canadian Radiator Mfg. Co. Limited	Toronto (Ont.)
Chambre de commerce de St. Catharines et district	St. Catharines (Ont.)
Chauncey, Hedley R.	Calgary (Alb.)
*Chrysler Corporation of Canada, Limited	Windsor (Ont.)
Comité des sans-travail de Windsor	Windsor (Ont.)
*Commission industrielle de Windsor et de la banlieue, au nom d'Hamilton, Oakville, Oshawa, St. Catharines, Trafalgar et Windsor	Windsor (Ont.)
*Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique	Vancouver (C.-B.)
*Conseil interprovincial des syndicats agricoles	Saskatoon (Sask.)
Croname (Canada) Ltd.	Waterloo (P.Q.)
Distributeurs et marchands de la Colombie-Britannique vendant des voitures importées (un comité de)	Vancouver (C.-B.)
*English, H. E.	Ottawa (Ont.)
Faichney, Ronald	Hamilton (Ont.)
*Fédération canadienne de l'agriculture (La)	Ottawa (Ont.)
Fédération des associations de marchands d'automobiles du Canada	Toronto (Ont.)

Commission royale sur l'industrie automobile

<i>Auteur</i>	<i>Adresse</i>
Fisheries Association of British Columbia (The)	Vancouver (C.-B.)
*Ford Motor Company of Canada, Limited	Toronto (Ont.)
*General Motors of Canada, Limited	Oshawa (Ont.)
Heeb, Karl	Hamilton (Ont.)
Industrie canadienne des tissus encollés	Toronto (Ont.)
*Industrie primaire de l'acier au Canada	Hamilton (Ont.)
Institut des textiles primaires	Montréal (P.Q.)
Jaguar Cars (Canada) Ltd.	Montréal (P.Q.)
Lake Simcoe Industries Limited	Beaverton (Ont.)
Les fabricants de matériaux anti-friction au Canada	Peterborough (Ont.)
Mercedes-Benz of Canada Limited	Toronto (Ont.)
McLuhan, Marshall	Toronto (Ont.)
*National Canadian General Motors Intra-Corporation Council of the U.A.W. (The)	St. Catharines (Ont.)
*Ontario, Gouvernement de l'	Toronto (Ont.)
Peugeot Distribution Ltée	Montréal (P.Q.)
Purolator Products (Canada) Limited	Toronto (Ont.)
Renault, Régie Nationale des Usines	Paris (France)
*Research Development & Surveys Associates Limited	Toronto (Ont.)
Rover Motor Company of North America Limited	Toronto (Ont.)
*Rubber Association of Canada (The)	Toronto (Ont.)
*Saskatchewan, Gouvernement de la	Regina (Sask.)
Shiner, S.	Willowdale (Ont.)
Smith's Delivery Vehicles Limited	Gateshead-on-Tyne (Angl.)
*Society of Motor Manufacturers and Traders Limited (The)	Londres (Angl.)
*Studebaker-Packard of Canada, Limited	Hamilton (Ont.)
Tweedle, Lloyd	Hamilton (Ont.)
*United Automobile Workers (UAW-CLC)	Windsor (Ont.)
*UAW—Syndicat local 444, AFL-CIO	Windsor (Ont.)
United Grain Growers Limited	Winnipeg (Man.)
*Volkswagen Canada Ltd.	Toronto (Ont.)
Wenner, Marvin	Willowdale (Ont.)
Wishart, W. D.	Montréal (P.Q.)

PUBLICATIONS REÇUES DE SOCIÉTÉS ÉTABLIES OUTRE-MER

Le groupe des Sociétés Volvo	Suède
La Société Fiat	Italie
Motor Industry Research Association	Royaume-Uni
Rolls-Royce Limited	Royaume-Uni
Rootes Motors Limited	Royaume-Uni
The Rover Company Limited	Royaume-Uni
Simca Incorporated	France
Société Anonyme des Automobiles Peugeot	France
S. Smith & Sons (England) Limited	Royaume-Uni
Standard-Triumph International Limited	Royaume-Uni
Vauxhall Motors Limited	Royaume-Uni

Appendice IV

Établissements visités par la commission:

CANADA:

American Motors (Canada) Limited	Brampton
Atlas Steels Limited	Welland
Barber Diecasting Company Limited	Hamilton
Bendix-Eclipse of Canada Limited	Windsor
Canadian Acme Screw & Gear Limited	Toronto
Canadian Car Company Limited	Montréal
Canadian Industries Limited	Montréal
Canadian Motor Lamp Co., Limited	Windsor
Canadian Steel Improvement Limited	Toronto
Chrysler Corporation of Canada, Limited	Windsor
Dominion Forge Limited	Walkerville
Dominion Foundries and Steel, Limited	Hamilton
Ford Motor Company of Canada, Limited	Windsor et Oakville
Galt Metal Industries, Ltd.	Galt
General Motors of Canada, Limited	Oshawa
General Spring Products, Limited ..	Kitchener
Hayes Steel Products Limited	Thorold et Merritton
International Harvester Company of Canada Limited	Hamilton
Kelsey Wheel Co., Limited	Windsor
Kralinator Limited	Preston
McKinnon Industries, Limited (The)	St. Catharines
Sehl Engineering Limited	Kitchener
Standard-Modern Tool Company Ltd.	Toronto
Steel Company of Canada, Limited	Hamilton
Studebaker-Packard of Canada, Limited	Hamilton
Thompson Products, Limited	St. Catharines

ANGLETERRE:

British Motor Corporation Ltd. (The)	Birmingham
Ford Motor Company, Ltd.	Dagenham

Commission royale sur l'industrie automobile

Jaguar Cars Limited	Coventry
Joseph Lucas Limited	Birmingham
Rolls-Royce Limited	Londres
Rootes Motors Limited	Coventry
Rover Company Limited (The)	Birmingham
S. Smith & Sons Limited	Londres
Standard-Triumph International Ltd.	Coventry
Vauxhall Motors Limited	Luton
FRANCE:	
Peugeot, Société Anonyme des Automobiles	Paris
Renault, Régie Nationale des Usines	Paris
Simca Incorporated	Paris
ALLEMAGNE:	
Volkswagenwerk AG (Fabrique des moteurs et camions)	Hanovre
Volkswagenwerk AG (Fabrique des autos de tourisme)	Wolfsburg
SUÈDE:	
Volvo Limited	Goteborg
ÉTATS-UNIS:	
American Motors Corporation	Detroit
Chrysler Corporation	Detroit
Ford Motor Company	Dearborn
Ford Motor Company (Fabrique des boîtes de vitesses)	Livonia
General Motors Corporation	Detroit
General Motors Corporation (Fa- brique des boîtes de vitesses)	Ypsilanti
Studebaker-Packard Corporation	Detroit

BUREAUX SYNDICAUX VISITÉS PAR LA COMMISSION:

Syndicat local 525, U.A.W., Hamilton
 Syndicat local 222, U.A.W., Oshawa
 Syndicat local 707, U.A.W., Oakville
 Syndicat local 199, U.A.W., St. Catharines
 Syndicats locaux 195, 200 et 444, U.A.W., Windsor
 Centrale régionale des U.A.W., Windsor
 Centrale internationale des U.A.W., Detroit

Appendice V

1. Extraits de la liste "A" du tarif des douanes citant les numéros tarifaires 438a, 438b, 438c, 438d, 438e, 438f et 438i.

APPENDICE «A»

<i>Numéros tarifaires</i>	<i>Produits frappés de droits et produits admis en franchise</i>	<i>Tarif de préférence britannique</i>	<i>Tarif de la nation la plus favorisée</i>	<i>Tarif général</i>
438a	Automobiles et véhicules à moteur de toutes sortes, n.d.; électrobus à trolley; châssis de toutes les machines susmentionnées Les machines ou les autres articles montés sur les susdites machines ou qui y sont adaptés à d'autres fins que le chargement ou le déchargement du véhicule, seront appréciés séparément et assujettis au droit prescrit aux numéros du Tarif qui s'y appliquent régulièrement.	En fr.	17½ p.c.	27½ p.c.
438b	Butées de débrayage, avec ou sans collier; Coussinets en graphite; Coussinets à coquilles en acier ou en bronze avec garniture en métal autre que le fer, pièces et matières pour ces coussinets; Coussinets de butées de rotules de direction; Paliers ou coussinets à roulement lisse, de bronze ou de métal pulvérisé; Bagues graphitées ou imprégnées d'huile; Isolants de bougies, en matière céramique, non plus ouverts que cuits et vernissés, imprimés ou décorés ou non, sans garnitures; Colliers de butées de vilebrequins; Compresseurs à air et leurs pièces; Segments de collecteurs, en cuivre; bagues isolantes d'extrémité des collecteurs; Disques diminués en acier laminé à chaud, avec ou sans trou central, pour roues pleines; Membranes pour pompes à essence et pompes à vide; Rotors de distributeurs et assemblages de cames; Sabots de butoirs de portières; Bornes de prise de courant, douilles, raccords et attache-fils, et pièces et combinaisons de ces articles, y compris les supports et les raccords qui y sont assujettis de façon permanente, mais non les bornes d'accumulateurs; Joints en toutes matières, à l'exception du liège et du feutre, composés ou non, pièces et matières pour ces joints; Rupteurs pour allumage; Clavettes pour arbres;			

Commission royale sur l'industrie automobile

APPENDICE «A»—Suite

Numéros tarifaires	Produits frappés de droits et produits admis en franchise	Tarif de préférence britannique	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif général
	Dispositifs auxiliaires de conduite, destinés à être ajoutés aux véhicules automobiles pour en faciliter la conduite aux personnes atteintes d'infirmité, et leurs pièces;			
	Ébauches d'engrenages de distribution en plastique composé stratifié;			
	Lentilles de verre pour phares et lampes d'automobiles et réflecteurs;			
	Rondelles-freins;			
	Bouchons magnétiques;			
	Charpentes métalliques pour capotes souples d'autos décapotables;			
	Pistons formés dans des moules permanents pour maîtres-cylindres de freins;			
	Segments de piston moulés, bruts, avec ou sans jets de coulée ou bavures;			
	Arbres tubulaires à cardan en acier, garnis de caoutchouc;			
	Traverses en profilés agrafés et soudés, cornières, serrures et loqueteaux, ventilateurs non plaqués et leurs pièces, ce qui précède étant en métal autre que l'aluminium, pour la fabrication de châssis mobiles de carrosseries d'autobus;			
	Commandes électriques de désengagement pour essieux arrière à deux vitesses;			
	Boulons, prisonniers, bouchons, rivets ou écrous en acier, à tête recouverte d'acier inoxydable, et leurs parties;			
	Commutateurs, relais, rupteurs et solénoïdes et leurs combinaisons et pièces, y compris les contacteurs des démarreurs;			
	Cônes de synchronisation ou dispositifs de synchronisation pour boîtes de vitesses;			
	Assemblages de commande fonctionnant par le vide, l'huile ou l'air comprimé, et leurs pièces;			
	Fibres vulcanisées en feuilles, tiges, bandes et tubes;			
	Pièces de tout ce qui précède;			
	Tous les articles qui précèdent étant destinés à entrer dans la fabrication ou la réparation des marchandises énumérées dans les numéros tarifaires 410a (iii), 424 et 438a ou dans la fabrication de leurs pièces;			
1.	Lorsqu'ils sont d'une classe ou d'une espèce non fabriquée au Canada	En fr.	En fr.	30 p.c.
2.	Lorsqu'ils sont d'une classe ou d'une espèce fabriquée au Canada	En fr.	17½ p.c.	30 p.c.

APPENDICE «A»—Suite

Numéros tarifaires	Produits frappés de droits et produits admis en franchise	Tarif de préférence britannique	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif général
438c	Ampèremètres; Accoudoirs et garnitures de moyeux en fibres durcies, profilés par emboutissage; Boîtiers d'essieux, d'une seule pièce soudée, usinés ou non, y compris les pièces qui y sont jointes à l'aide d'une soudure; Carburateurs; Châssis et profilés en acier pour leur fabrication; Allume-cigares et allume-cigarettes, combinés avec un porte-cigarettes ou non, y compris la base; Charpentes métalliques formant châssis et planchers, à l'état brut; Boîtes d'engrenage de commande de ventilateur; Barillets de serrures, avec ou sans manchons et clefs; Indicateurs de chaleur sur tabliers; Dispositifs de retenue des garnitures d'encadrements de portes; (en vigueur depuis 1/4/60, D47-421) Régulateurs de vitesse pour moteurs; Ornements extérieurs non plaqués, y compris les plaques, les lettres et les chiffres, mais à l'exclusion des moulures de finition ou décoratives; Embrayages hydrauliques avec ou sans assemblages de plateaux de commande; Indicateurs de niveau d'essence, jauges d'huile et manomètres; Grilles non plaquées, polies ou non avant l'assemblage, et pièces de grilles non plaquées ni polies après le profilage, le moulage ou le perçage définitifs, à l'exclusion des moulures de finition ou décoratives; Charnières finies ou non, pour carrosseries; Trompes; Assemblages de tabliers; lampes de tabliers; lampes de panneaux de bord, de vide-poches, de coffres à bagages, de capots et de pas de portes, et filerie pour ces lampes; Tableaux de bord en fibres de verre et matière plastique moulées ou stratifiées; Serrures pour l'allumage électrique, l'appareil de direction, la transmission, ou combinaisons de ces serrures; Moulures en métal avec clous ou fourchons en place, remplies de plomb ou non; Pièces de filtres pour l'huile, savoir: carton perforé de cartouche de rechange de filtre pour l'huile, disques de bout de cartouche de rechange et tubes perforés à soudure en boudin;			

Commission royale sur l'industrie automobile

APPENDICE «A»—Suite

Numéros tarifaires	Produits frappés de droits et produits admis en franchise	Tarif de préférence britannique	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif général
	Ornements et plaques d'identification de métal, non plaqués, à l'exclusion des moulures finies ou décoratives;			
	Canalisations faites de tuyaux rigides, recouverts ou non, avec ou sans raccords, et tuyaux pour ces canalisations;			
	Épurateurs d'essence, y compris les supports et les raccords;			
	Assemblages de volets de radiateurs, automatiques;			
	Indicateurs de niveau d'eau;			
	Enveloppes de radiateurs, non plaquées, ni finies en métal d'aucune façon;			
	Mécanismes de sièges inclinables; (en vigueur depuis 1/4/60, D47-421)			
	Jumelles de ressorts;			
	Compteurs de vitesse;			
	Enveloppes de ressorts en métal et bandes de fermeture ou profilés pour ces articles;			
	Pièces embouties—carrosseries, auvents, ailes, avants, capots, tabliers, protecteurs et chicanes—en métal recouvert ou non, brutes, ébarbées ou non, soudées de quelque manière ou non avant le profilage ou le perçage définitifs, mais non pourvues du moindre fini métallique, y compris ces pièces embouties garnies d'écrous dits <i>pierce or clinch nuts</i> ;			
	Volants, jantes et croisillons pour ces volants;			
	Ébauches de pare-soleil en planches de gypse;			
	Mécanismes de sièges tournants; (en vigueur depuis 1/4/60, D47-421)			
	Tachymètres, avec ou sans tachygraphe, actionnés par l'électricité ou par engrenages;			
	Contrôles thermostatiques;			
	Montages de manettes d'admission, de dispositifs d'allumage, d'étrangleurs et de dispositifs de dégagement du capot, y compris leurs boutons;			
	Convertisseurs de couple;			
	Dispositifs auxiliaires de transmission par vitesse surmultipliée et leurs commandes;			
	Assemblages de cardans à rotules;			
	Essuie-glaces;			
	Pièces de tout ce qui précède, y compris les supports, les raccords et les accessoires;			
	Tous les articles qui précèdent, lorsqu'ils doivent entrer dans la fabrication ou la réparation des marchandises énumérées dans les numéros tarifaires 410a(iii), 424 et 438a, ou dans la fabrication de leurs pièces	En fr.	17½ p.c.	30 p.c.

(1) Si les articles susnommés, appartenant à une classe ou une espèce non faite au Canada, doivent servir d'équipement

APPENDICE «A»—Suite

Numéros tarifaires	Produits frappés de droits et produits admis en franchise	Tarif de préférence britannique	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif général
	primitif à un fabricant d'automobiles particulières (ayant au plus dix places assises chacune) spécifiées dans le numéro tarifaire 438a, dont la production totale, pendant l'année où l'importation est projetée, ne dépasse pas dix mille automobiles semblables complètes, et si le prix de revient de ces voitures, sans compter les droits ni les taxes, provient du Commonwealth britannique pour au moins quarante pour cent, le régime du présent numéro sera	En fr.	En fr.	25 p.c.
	(2) Si les articles susnommés, appartenant à une classe ou à une espèce non faite au Canada, doivent servir d'équipement primitif à un fabricant d'automobiles particulières (ayant au plus dix places assises chacune) spécifiées dans le numéro tarifaire 438a, dont la production totale, pendant l'année où l'importation est projetée, dépasse dix mille, mais non vingt mille automobiles semblables complètes, et si le prix de revient de ces voitures, sans compter les droits ni les taxes, provient du Commonwealth britannique pour au moins cinquante pour cent, le régime du présent numéro sera	En fr.	En fr.	25 p.c.
	(3) Si les articles susnommés, appartenant à une classe ou à une espèce non faite au Canada, doivent servir d'équipement primitif à un fabricant d'automobiles particulières (ayant au plus dix places assises chacune) spécifiées dans le numéro tarifaire 438a, dont la production totale, pendant l'année où l'importation est projetée, dépasse vingt mille automobiles semblables complètes, et si le prix de revient de ces voitures, sans compter les droits ni les taxes, provient du Commonwealth britannique pour au moins soixante pour cent, le régime du présent numéro sera	En fr.	En fr.	25 p.c.
	(4) Si les articles susnommés, appartenant à une classe ou à une espèce non faite au Canada, doivent servir d'équipement primitif à un fabricant de camions, d'autobus, d'électrobus, de voitures pour la lutte contre les incendies, d'ambulances automobiles et de corbillards, ou de leurs châssis, énumérés dans les numéros tarifaires 410a(iii), 424 et 438a, dont la production totale, pendant l'année où l'importation est projetée, ne dépasse pas dix mille voitures semblables, et si le prix de revient			

Commission royale sur l'industrie automobile

APPENDICE «A»—Suite

Numéros tarifaires	Produits frappés de droits et produits admis en franchise	Tarif de préférence britannique	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif général
	de ces voitures, sans compter les droits ni les taxes, provient du Commonwealth britannique pour au moins quarante pour cent, le régime du présent numéro sera	En fr.	En fr.	25 p.c.
	(5) Si les articles susnommés, appartenant à une classe ou à une espèce non faite au Canada, doivent servir d'équipement primitif à un fabricant de camions, d'autobus, d'électrobus, de voitures pour la lutte contre les incendies, d'ambulances automobiles et de corbillards, ou de leurs châssis, énumérés dans les numéros tarifaires 410a(iii), 424 et 438a, dont la production totale, pendant l'année où l'importation est projetée, dépasse dix mille unités, et si le prix de revient de ces voitures, sans compter les droits ni les taxes, provient du Commonwealth britannique pour au moins cinquante pour cent, le régime du présent numéro sera	En fr.	En fr.	25 p.c.
	(6) Si les articles susnommés sont d'une classe ou d'une espèce non faite au Canada et doivent servir à la réparation des marchandises spécifiées dans les numéros tarifaires 410a(iii), 424 et 438a, ou à la fabrication des pièces de rechange pour ces articles, le régime du présent numéro sera	En fr.	En fr.	25 p.c.
	Le gouverneur en conseil peut, au besoin, édicter les règlements jugés nécessaires à l'application du présent numéro.			
438d	<p>438d Filtres à air; (en vigueur depuis 1/4/60, D47-421)</p> <p>Essieux d'avant et d'arrière;</p> <p>Carters ou boîtes d'embrayages pour les véhicules ayant un poids brut de plus de 19,500 livres;</p> <p>Freins;</p> <p>Tambours de freins;</p> <p>Roues porteuses en fonte d'aluminium pour bandages à chambre à air adaptés à des jantes de plus de vingt pouces sur huit pouces et pour bandages sans chambre à air adaptés à des jantes de plus de vingt-deux pouces et demi sur huit pouces et quart; (en vigueur depuis 1/4/60, D47-421)</p> <p>Embrayages;</p> <p>Arbre de transmission;</p> <p>Pompes à essence;</p> <p>Moyeux;</p> <p>Accouplements hydrauliques;</p> <p>Moteurs à combustion interne ayant une cylindrée de plus de 348 pouces; (en vigueur depuis 1/4/60, D47-421)</p>			

APPENDICE «A»—Suite

Numéros tarifaires	Produits frappés de droits, et produits admis en franchise.	Tarif de préférence britannique	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif, général
	<p>Timonneries et commandes à employer avec des embrayages, des assemblages de boîtes de vitesses, des diviseurs de force motrice ou des boîtes de transfert, lorsque les principaux assemblages sont d'une classe ou d'une espèce non faite au Canada;</p> <p>Magnétos;</p> <p>Diviseurs de force motrice ou boîtes de transfert;</p> <p>Jantes pour pneumatiques;</p> <p>Recouvrements de ressorts, sièges de ressorts et plaques d'ancrage de ressorts, en métal, pour les véhicules ayant un poids brut de plus de 19,500 livres;</p> <p>Roues porteuses en acier;</p> <p>Bielles de commandes de direction pour les véhicules ayant un poids brut de 20,000 livres ou plus;</p> <p>Engrenages de direction;</p> <p>Suspension d'essieux en tandem, à l'exclusion des ressorts;</p> <p>Assemblages de boîtes de vitesses;</p> <p>Joint universel;</p> <p>Pièces de ce qui précède;</p> <p>Tous les articles qui précèdent, appartenant à une classe ou à une espèce non faite au Canada, et</p> <p>(1) pour la fabrication de camions automobiles, d'autobus, d'électrobus, de voitures pour la lutte contre les incendies, d'ambulances, de corbillards, et de leurs châssis</p>			
		En fr.	17½ p.c.	27½ p.c.
	<p>(2) pour servir d'équipement primitif dans la fabrication de camions automobiles, d'autobus, d'électrobus, de voitures pour la lutte contre les incendies, d'ambulances, de corbillards, ou de leurs châssis, aux fabricants des marchandises énumérées dans les numéros tarifaires 410a(iii), 424 et 438a, et si pendant l'année au cours de laquelle l'importation est projetée au moins quarante pour cent du prix de revient de ces véhicules et châssis, sans compter les droits ni les taxes, proviennent du Commonwealth britannique, le régime du présent numéro sera de</p>	En fr.	En fr.	27½ p.c.
	<p>(3) pour servir à la réparation de camions automobiles, d'autobus, de voitures pour la lutte contre les incendies, d'ambulances, de corbillards et d'électrobus, ou de leurs châssis, ou pour servir à la fabrication de pièces de rechange pour ces véhicules ou châssis, le régime du présent numéro sera de</p>	En fr.	En fr.	27½ p.c.
	<p>Le gouverneur en conseil pourra édicter tous règlements jugés nécessaires à l'application du présent numéro.</p>			

Commission royale sur l'industrie automobile

APPENDICE «A»—Suite

Numéros tarifaires	Produits frappés de droits et produits admis en franchise	Tarif de préférence britannique	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif général
438e	Moteurs à combustion interne ayant une cylindrée de 348 pouces cubes ou moins; Pièces de ce qui précède; Tous les articles qui précèdent, appartenant à une classe ou à une espèce non faite au Canada, et	En fr.	17½ p.c.	27½ p.c.
	(1) pour la fabrication de camions automobiles, d'autobus, d'électrobus, de voitures pour la lutte contre les incendies, d'ambulances, de corbillards, et de leurs châssis			
	(2) pour servir d'équipement primitif dans la fabrication de camions automobiles, d'autobus, d'électrobus, de voitures pour la lutte contre les incendies, d'ambulances, de corbillards, ou de leurs châssis, aux fabricants des marchandises énumérées dans les numéros tarifaires 410a(iii), 424 et 438a, et si pendant l'année au cours de laquelle l'importation est projetée, au moins quarante pour cent du prix de revient de ces véhicules et châssis, sans compter les droits ni les taxes, proviennent du Commonwealth britannique, le régime du présent numéro sera de	En fr.	7½ p.c.	27½ p.c.
	(3) pour servir à la réparation de camions automobiles, d'autobus, de voitures pour la lutte contre les incendies, d'ambulances, de corbillards et d'électrobus, ou de leurs châssis, ou pour servir à la fabrication de pièces de rechange pour ces véhicules ou châssis, le régime du présent numéro sera de	En fr.	7½ p.c.	27½ p.c.
	Le gouverneur en conseil pourra édicter tous règlements jugés nécessaires à l'application du présent numéro.			
438f	Pièces, n.d., plaquées ou non, finies ou non, pour automobiles, véhicules automobiles, électrobus, voitures pour la lutte contre les incendies, ambulances et corbillards, ou châssis énumérés dans les numéros tarifaires 424 et 438a, y compris les moteurs, mais non les coussinets à billes ou à rouleaux, les appareils récepteurs, les pièces en zinc, moulées sous pression, les accumulateurs, les pièces de bois, les pneus et les chambres à air, ou les pièces dont la matière dominante en valeur est le caoutchouc	En fr.	25 p.c.	35 p.c.
438i	Entretoises pour fonds de carrosseries et profilés d'acier pour leur fabrication; Pare-chocs avant et arrière, y compris les barres de pare-chocs en acier pour ressorts;			

APPENDICE «A»—Fin

Numéros tarifaires	Produits frappés de droits et produits admis en franchise	Tarif de préférence britannique	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif général
	Tables ou plates-formes à cercueils pour corbillards;			
	Écrêteaux de direction, éclairés ou non;			
	Signaux de direction, éclairés ou non;			
	Mécanismes de portières et de marchepieds, actionnés à la main, à l'air comprimé ou par le vide;			
	Serrures et loquets de portes;			
	Commutateurs, vibrateurs, sonneries, boutons de sonneries et montages de coupe-circuit à fusibles, électriques;			
	Assemblages de transformation de commandes de transmission avant;			
	Lampes de toutes sortes pour éclairage et indication, y compris les douilles, les brides, les bornes, le verre, les lentilles et leurs joints, assemblés ou non, mais à l'exclusion des ampoules, des phares scellés et des phares électriques;			
	Pièces métalliques embouties et leurs assemblages, qu'ils soient ou non huilés, apprêtés ou revêtus d'un composé insonore;			
	Bavettes de garde-boue en caoutchouc;			
	Mécanismes actionnant les sièges;			
	Ventilateurs, y compris le type de ventilateur actionné par un moteur, et les grilles;			
	Mécanismes actionnant les glaces;			
	Pièces de tout ce qui précède;			
	Tous les articles qui précèdent, importés uniquement pour la fabrication ou la réparation des carrosseries de camions, d'autobus et d'électrobus à trolley, des voitures pour la lutte contre les incendies, des ambulances et des corbillards	En fr.	En fr.	20 p.c.

2. Extraits du règlement sur le tarif des douanes concernant le numéro 438c de la liste a du tarif des douanes

Décret du conseil C.P. 1960-418

4. (1) Dans le présent règlement, l'expression «prix de revient à l'usine engagé dans le Commonwealth britannique» signifie le total formé

- a) du prix de revient basé sur la valeur imposable des matières premières ou semi-ouvrées, des pièces ou des assemblages et de leurs enveloppes usuelles, provenant du Commonwealth et importés par le fabricant, soit directement, soit indirectement, ainsi que du fret, des frais de transport par petite vitesse, du camionnage, de l'assurance et des autres frais de transport acquittés à leur égard;
- b) du fret, des frais de transport par petite vitesse, du camionnage, de l'assurance et des autres fins afférents au transport des marchandises non fabriquées ni produites dans le Commonwealth britannique, depuis un bureau frontière au Canada jusqu'à l'usine du fabricant ou jusqu'à son fournisseur au Canada;
- c) des salaires payés pour la fabrication des marchandises produites par le fabricant;
- d) des frais généraux de l'usine du fabricant;
- e) des frais généraux et administratifs engagés dans le Commonwealth britannique et pouvant être légitimement attribués aux opérations industrielles effectuées par le fabricant au Canada; et
- f) des frais d'expériences ou d'études techniques, et les frais d'outils et de matrices, engagés dans le Commonwealth.

(2) Aux fins de l'application du paragraphe (1), les frais généraux de fabrique qu'encourt un fabricant comprendront

- a) le coût de la lumière, de la chaleur, de l'énergie et de l'eau employées dans son usine,
- b) les prestations pour accidents de travail,
- c) les primes d'assurance-feu,
- d) les taxes sur ses biens-fonds et construction au Canada,
- e) le loyer des biens-fonds industriels,
- f) les réparations aux bâtiments, aux machines et aux outillages,
- g) l'intérêt ne dépassant pas 5 p. 100 par année sur les immobilisations en terrains et bâtiments et sur la valeur dépréciée de la machinerie et de l'outillage,
- h) la dépréciation n'excédant pas 10 p. 100 par année sur la machinerie et l'outillage de caractère permanent, à l'exclusion des outils, des matrices, des gabarits et d'autres articles semblables de caractère non permanent,
- i) la main-d'œuvre indirecte et non productive,

- j) le coût des articles nécessaires au fonctionnement des usines, et
- k) les frais industriels divers,

mais ne comprendront pas l'assurance, le loyer, les taxes, les réparations, l'intérêt et les autres dépenses énumérées ci-dessus, afférents aux constructions pour remisage ou entreposage des véhicules, après production et inspection finale, ou afférents aux constructions, installations et outillages désaffectés.

(3) Il ne sera pas tenu compte des droits de douane, des taxes d'accise, des redevances, des frais de garantie, de vente et de réclame, ni des frais engagés après la fabrication d'un véhicule, dans le calcul du prix de revient à l'usine pour la production des marchandises à l'égard desquelles l'entrée est demandée en vertu du présent règlement.

TABLEAU I
PRODUCTION, EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS DE VÉHICULES À MOTEUR
CANADA

Années	Production ^(a)			Exportations ^(a)			Importations nettes (+) ou exportations nettes (-)
	Automobiles de tourisme	Véhicules commerciaux	Autobus	Automobiles de tourisme	Véhicules commerciaux	Total	
1925	135,573	26,397	161,970	58,005	16,146	74,151	14,632
1926	166,887	37,840	204,727	53,628	20,696	74,324	28,544
1927	146,421	32,633	179,054	39,900	17,514	57,414	36,630
1928	197,848	44,206	242,054	55,732	23,656	79,388	47,408
1929	203,307	59,318	262,625	64,863	36,848	101,711	31,930
1930	121,337	32,035	153,372	28,841	15,712	44,553	56,987
1931	65,072	17,487	82,559	9,282	4,531	13,813	21,320
1932	50,694	10,095	60,789	9,800	2,734	12,534	8,738
1933	53,849	12,003	65,852	15,828	4,575	20,403	11,085
1934	92,647	24,205	116,852	31,274	12,094	43,368	18,622
1935	135,562	37,315	172,877	47,592	16,738	64,330	40,442
1936	128,369	33,790	162,159	42,351	13,219	55,570	60,205
1937	133,046	54,417	207,463	43,801	22,066	65,867	45,596
1938	123,761	42,325	166,086	40,386	17,382	57,768	45,617
1946	91,871	79,210	171,528	23,451	44,660	68,111	42,462
1947	167,257	89,856	258,015	41,550	42,215	83,765	45,869
1948	166,819	96,147	263,760	27,277	20,901	48,178	40,902
1949	193,556	98,303	292,584	17,469	12,147	29,616	27,566
1950	284,076	105,258	390,102	24,085	10,249	34,334	38,697
1951	282,714	132,021	415,420	37,181	23,308	60,489	54,194
1952	283,534	149,611	433,710	41,666	38,268	79,934	12,155
1953	360,385	119,937	480,959	40,448	19,802	60,250	40,941
1954	287,191	69,454	357,083	19,739	10,226	29,965	1,775
1955	375,028	78,012	453,597	25,722	9,383	35,105	13,517
1956	374,312	93,157	467,864	24,503	8,458	32,961	22,844
1957	340,016	71,424	411,884	21,600	7,011	28,116	89,232
1958	298,349	60,857	359,777	17,672	5,520	23,192	51,895
1959	300,616	66,974	368,057	14,775	4,012	18,787	90,185
1960	326,496	68,958	395,613	18,774	4,368	23,142	146,777
						180,029	156,887

SOURCE: Bureau fédéral de la statistique.

^(a) Expéditions de l'usine, à partir de 1952.

^(b) Y compris des ensembles de châssis partiels comptés comme des unités complètes dans les expéditions de l'usine, à compter de 1953.

TABLEAU II
 PRODUCTION DE VÉHICULES À MOTEUR, PAR FABRICANT
 CANADA

	<i>Chrysler</i>		<i>Ford</i>		<i>General Motors</i>		<i>Autres</i>	
	<i>Milliers de véhicules</i>	<i>% du total</i>	Milliers de véhicules	% du total	Milliers de véhicules	% du total	Milliers de véhicules	% du total
<i>Automobiles de tourisme</i>								
1947	43.5	26	63.4	38	58.8	35	1.5	1
1948	45.0	27	54.6	33	65.2	39	2.0	1
1949	46.6	24	72.9	38	62.6	32	11.5	6
1950	55.1	19	94.2	33	117.9	42	16.9	6
1951	52.9	19	79.4	28	133.0	47	17.4	6
1952	51.8	18	82.9	29	136.0	48	12.5	4
1953	61.8	17	124.2	34	162.9	45	16.1	4
1954	51.1	18	102.5	36	122.6	43	7.7	3
1955	97.4	26	137.6	37	128.6	34	10.9	3
1956	92.1	25	119.6	32	148.2	40	14.8	4
1957	69.4	20	109.9	32	153.4	45	7.7	2
1958	44.1	15	89.3	30	158.7	53	5.3	2
1959	42.6	14	99.7	33	150.2	50	8.3	3
1960	50.4	15	94.2	29	175.1	54	5.7	2
<i>Véhicules commerciaux</i>								
1947	17.4	19	37.8	42	13.8	15	21.8	24
1948	16.0	17	42.5	44	28.5	29	10.0	10
1949	17.7	18	39.3	40	29.7	30	12.4	12
1950	16.9	16	34.9	33	42.3	40	12.0	11
1951	20.9	16	30.5	23	54.4	41	26.9	20
1952	20.6	14	49.3	33	64.3	43	16.7	11
1953	17.3	14	31.4	26	57.1	47	15.3	13
1954	9.1	13	20.0	29	30.9	45	8.1	12
1955	11.1	14	28.1	36	29.8	38	8.6	11
1956	12.8	13	29.3	30	40.6	42	14.0	14
1957	7.4	10	24.3	33	28.6	39	13.0	18
1958	6.3	11	16.2	27	27.0	46	9.5	16
1959	6.1	9	18.3	27	29.4	44	13.7	20
1960	6.0	9	19.2	27	34.3	49	10.6	15

SOURCES: Chambre de commerce canadienne de l'automobile, *Facts and figures of the Automotive Industry*.

Commission royale sur l'industrie automobile

TABLEAU III
VÉHICULES À MOTEUR FABRIQUÉS AU CANADA ET IMPORTÉS
POUR LA VENTE AU CANADA EN 1959, PAR FABRICANT
ET PAR PAYS D'ORIGINE

	<i>Automobiles de tourisme</i>	<i>Véhicules commerciaux</i>
	(Nombre de véhicules)	
CHRYSLER		
Fabriqués au Canada	42,618	6,081
Importés des États-Unis	1,433	258
Importés de France	6,713	16
Total de la production et des importa- tions	50,764	6,355
FORD		
Fabriqués au Canada	99,722	18,328
Importés des États-Unis	2,076	110
Importés du Royaume-Uni	13,247	.....
Importés de l'Allemagne de l'Ouest	2,023	2
Total de la production et des importa- tions	117,068	18,440
GENERAL MOTORS		
Fabriqués au Canada	150,189	29,394
Importés des États-Unis	11,233	586
Importés du Royaume-Uni	30,171	1,426
Total de la production et des importa- tions	191,593	31,284
STUDEBAKER-PACKARD		
Fabriqués au Canada	8,320	.....
Importés des États-Unis	84	73
Total de la production et des importa- tions	8,404	73
INTERNATIONAL HARVESTER		
Fabriqués au Canada .....	.....	13,714
Importés des États-Unis (approx.) .....	.....	200
Total de la production et des importa- tions .....	.....	13,914
AUTRES IMPORTATIONS		
Des États-Unis	9,707*	3,416*
Du Royaume-Uni	29,579*	1,731*
De l'Allemagne de l'Ouest	34,037*	3,665*
De la France	9,672*	96*
De l'Italie	2,274	51
D'autres pays	1,683	2
TOTAL DE LA PRODUCTION AU CANADA, PLUS LES IMPORTATIONS	396,031	79,027

SOURCES: Bureau fédéral de la statistique, Chambre de commerce canadienne de l'automobile, données et mémoires publics soumis à la Commission royale d'enquête sur l'industrie de l'automobile.

* De reste.

TABÉAU IV
IMPORTATIONS DE VÉHICULES À MOTEUR AU CANADA, ⁽¹⁾
PAR PAYS D'ORIGINE

	États- Unis	Royaume- Uni	Alle- magne de l'Ouest	France	Italie	Autres pays	Total
	(Nombre de véhicules)						
1946	22,256	731	.....	.....	.....	.....	22,987
1947	42,046	2,298	.....	5	6	.....	44,355
1948	5,955	16,224	.....	.....	103	.....	22,282
1949	5,239	33,496	.....	242	217	56	39,250
1950	4,770	82,839	.....	126	19	774	88,528
1951	17,480	30,785	.....	45	.....	24	48,334
1952	17,049	21,805	133	1	.....	5	38,993
1953	27,625	28,996	1,844	8	1	1	58,475
1954	22,050	17,801	3,462	16	1	152	43,482
1955	35,099	15,466	7,353	7	7	17	57,949
1956	49,371	21,239	18,566	25	4	27	89,232
1957	23,695	29,638	26,442	180	5	51	80,011
1958	22,099	48,992	32,465	7,343	1,721	757	113,377
1959	29,176	76,154	39,727	16,497	2,325	1,685	165,564
1960	31,607	95,955	39,639	9,692	1,112	2,024	180,029

SOURCE: Bureau fédéral de la statistique.

⁽¹⁾ Y compris les importations de Terre-Neuve pour les années 1946, 1947, 1948 et le premier trimestre de 1949.

Commission royale sur l'industrie automobile

TABLEAU V

PRODUCTION DE VÉHICULES À MOTEUR
DES PRINCIPAUX PAYS PRODUCTEURS DE VÉHICULES À MOTEUR

	États-Unis	Royaume-Uni	Allemagne ^(a)	France	Italie
	(Milliers de véhicules)				
1925	4,265.8	167.0	.....	177.0	.....
1926	4,300.9	198.0	.....	191.0	.....
1927	3,401.3	211.8	122.3	223.0	54.3
1928	4,358.8	211.9	147.4	253.0	57.6
1929	5,337.1	238.8	156.0	230.0	55.1
1930	3,362.8	236.5	71.1	201.8	46.4
1931	2,380.4	226.3	65.8	163.0	28.4
1932	1,331.9	232.7	52.1	189.0	29.6
1933	1,889.8	286.3	93.7	181.0	41.7
1934	2,737.1	342.5	174.6	165.0	45.4
1935	3,971.2	416.9	242.9	204.0	50.5
1936	4,461.5	481.5	271.0	201.0	53.1
1937	4,820.2	493.3	328.3	227.2	77.7
1938	2,508.4	444.9	342.2	182.0	70.8
1946	3,089.6	365.3	23.9	96.1	29.0
1947	4,797.6	441.7	23.3	137.4	43.7
1948	5,285.5	508.1	61.3	198.4	60.0
1949	6,253.7	628.7	163.6	285.6	86.1
1950	8,003.1	783.7	306.1	357.6	127.8
1951	6,765.3	733.9	374.2	445.7	145.6
1952	5,539.0	689.7	428.4	499.0	138.4
1953	7,323.2	834.8	490.6	497.3	174.3
1954	6,601.1	1,037.9	680.6	600.0	216.7
1955	9,169.3	1,237.1	908.7	725.1	268.8
1956	6,920.6	1,004.5	1,075.6	827.1	315.8
1957	7,220.5	1,149.1	1,212.2	928.0	351.8
1958	5,135.1	1,364.4	1,495.3	1,127.5	403.5
1959	6,728.6	1,560.4	1,718.6	1,283.2	500.8
1960p	8,059.0	1,778.0	2,055.1	1,369.3	690.0

SOURCE: Society of Motor Manufacturers and Traders, *The Motor Industry in Great Britain 1960*.

^(a) Allemagne de l'Ouest seulement, à compter de 1946.

p: Provisoire. Les données pour 1960 ont été obtenues de diverses sources non officielles et sont sujettes à révision.

TABLEAU VI
 EXPORTATIONS⁽¹⁾ DE VÉHICULES À MOTEUR
 DES PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE VÉHICULES À MOTEUR

	États-Unis	Royaume-Uni	Allemagne ⁽²⁾	France	Italie
	(Milliers de véhicules)				
1925	302.9	29.9	1.8	63.8	29.1
1926	305.4	33.3	2.2	59.8	34.2
1927	384.2	36.4	4.1	52.0	33.3
1928	507.1	32.8	8.0	44.1	28.3
1929	537.2	42.3	7.8	49.0	23.7
1930	237.6	30.0	5.3	31.2	20.7
1931	128.4	24.4	11.2	26.3	11.9
1932	65.5	40.3	11.0	19.2	6.6
1933	107.0	51.9	13.4	25.5	7.5
1934	236.3	57.9	13.2	25.0	9.5
1935	271.4	68.5	23.6	18.7	14.9
1936	285.8	82.4	35.5	21.3	20.5
1937	395.2	99.2	68.5	25.1	33.7
1938	277.2	83.8	78.1	23.8	20.2
1946	285.2	129.5	.....	32.8	2.9
1947	534.2	199.5	.....	83.8	10.6
1948	422.7	298.3	6.8	73.2	14.2
1949	274.3	350.0	15.3	102.3	17.5
1950	251.7	541.9	83.5	117.3	21.9
1951	433.7	505.0	120.0	125.3	32.3
1952	296.5	437.1	136.9	107.1	26.5
1953	288.9	412.1	177.5	105.0	31.5
1954	358.0	490.8	298.2	131.6	44.1
1955	388.8	528.6	404.0	162.7	74.6
1956	372.4	462.1	484.6	176.6	87.0
1957	336.0	547.3	584.3	251.9	119.1
1958	269.5	596.2	733.4	359.3	169.3
1959	267.7	696.9	871.0	561.7	221.2
1960p	325.0	710.0	983.0	555.0	205.0

SOURCE: Society of Motor Manufacturers and Traders, *The Motor Industry in Great Britain 1960*.

⁽¹⁾ Y compris les exportations de véhicules montés ou expédiés en pièces détachées, aussi bien que de châssis.

⁽²⁾ Allemagne de l'Ouest seulement, à compter de 1946.

P: Provisoire. Les données pour 1960 ont été obtenues de diverses sources non officielles et sont sujettes à révision.

Commission royale sur l'industrie automobile

TABLEAU VII
VALEUR DOUANIÈRE ET DROITS PERÇUS—
PRODUITS AUTOMOBILES DU CANADA

A—Toutes les pièces d'automobiles

	Valeur douanière des importations ⁽¹⁾				Droit perçu sur les importations ⁽²⁾			
	Des États-Unis	Du Royaume-Uni	De tous les autres pays	Valeur douanière totale	Des États-Unis	Du Royaume-Uni	De tous les autres pays	Total des droits perçus
	(Millions de dollars)							
1950	177.7	5.7	.2	183.6	15.5	.....	.1	15.6
1951	227.9	8.2	.6	236.7	27.8	.1	.1	28.0
1952	218.1	4.1	.5	222.7	25.2	.....	.2	25.4
1953	250.0	5.0	.9	255.9	28.2	.....	.2	28.4
1954	202.0	3.7	.4	206.1	21.7	.....	.2	21.9
1955	282.7	4.2	1.3	288.2	30.5	.....	.3	30.8
1956	323.3	5.3	4.5	333.1	33.7	.1	.5	34.3
1957	287.9	6.1	3.1	297.1	28.3	.1	.6	29.0
1958	263.9	6.8	3.7	274.4	23.9	.1	.7	24.7
1959	316.7	9.9	5.2	331.8	28.5	.2	1.0	29.7
1960	321.7	9.9	7.1	338.7	27.1	.1	1.4	28.6

B—Tous les véhicules à moteur

	Valeur douanière des importations ⁽¹⁾				Droit perçu sur les importations ⁽²⁾			
	Des États-Unis	Du Royaume-Uni	De tous les autres pays	Valeur douanière totale	Des États-Unis	Du Royaume-Uni	De tous les autres pays	Total des droits perçus
	(Millions de dollars)							
1950	15.0	73.3	.6	89.0	2.6	.....	.1	2.7
1951	45.1	29.1	.....	74.2	7.9	.....	.....	7.9
1952	45.3	20.8	.2	66.3	7.9	.....	.....	8.0
1953	68.0	29.9	1.8	99.8	11.9	.....	.3	12.2
1954	57.6	19.3	3.0	79.9	10.1	.....	.5	10.6
1955	94.9	16.3	6.2	117.3	16.6	.....	1.1	17.7
1956	136.2	24.3	15.9	176.4	23.8	.....	2.8	26.6
1957	84.4	32.6	21.5	138.5	14.8	.....	3.8	18.5
1958	74.4	56.2	37.7	168.3	13.0	.....	6.6	19.6
1959	89.0	88.5	56.0	233.5	15.3	.....	9.8	25.4
1960	90.3	108.6	48.5	247.5	15.7	.....	8.6	24.3

SOURCE: Bureau fédéral de la statistique.

⁽¹⁾ Y compris les châssis.

TABLEAU VIII

TAXE D'ACCISE PERÇUE SUR LES AUTOMOBILES DE TOURISME
AU CANADA

	Taux de la taxe d'accise	Montant de la taxe d'accise perçue sur les		Total de la taxe d'accise perçue sur toutes les automobiles
		Automobiles fabriquées au Canada	Automobiles importées	
	(pourcentage)	(Millions de dollars)		
1955	15 p. 100 au 5 avril..... 10 p. 100 à compter du 6 avril	68.9	9.9	78.7
1956	10 .....				60.7	13.8	74.5
1957	10 p. 100 au 6 déc. 7½ p. 100 à compter du 7 décembre	68.0	10.9	78.9
1958	7½ .....				45.9	11.1	57.0
1959	7½	51.7	15.6	67.3
1960	7½	46.8	17.2	64.0

SOURCE: Ministère du Revenu national.

TABLEAU IX

ILLUSTRATION DE L'EFFET DES RECOMMANDATIONS VISANT L'EXTENSION DE LA TENEUR SUR LES EXIGENCES RELATIVES À LA TENEUR EN ÉLÉMENTS CANADIENS—VOITURES DE TOURISME

	<i>Valeur à l'usine et valeur douanière tirées de données relatives à 1959 fournies par quatre fabricants cana- Douane diens d'automobiles de tourisme⁽¹⁾ imposée⁽²⁾</i>
	(Millions de dollars)
I. BASE DE L'EXTENSION DE LA TENEUR	
(a) Valeur à l'usine des automobiles de tourisme fabriquées au Canada	
1. Pièces et matériaux canadiens obtenus de fournisseurs canadiens.....	212
2. Coûts de production encourus sur place, y compris le coût de la main-d'œuvre et les frais généraux.....	161
3. Pièces et matériaux obtenus de fournisseurs de l'étranger.....	199
Total.....	572
(b) Valeur douanière des automobiles de tourisme importées	
1. Importées des États-Unis.....	40*
2. Importées d'autres pays.....	67**
Total.....	107
(c) Valeur douanière des pièces de rechange	
1. Importées des États-Unis.....	31*
2. Importées d'autres pays.....	2**
Total.....	33

Total de la valeur à l'usine de la production canadienne d'automobiles de tourisme et de la valeur douanière des automobiles et des pièces de rechange importées..... 712 26.3

Teneur en éléments canadiens requise d'après le barème qui serait établi selon les recommandations(1)..... 439

II. TENEUR EN ÉLÉMENTS CANADIENS RÉALISÉE

(a) Coûts de production encourus à l'égard d'éléments canadiens tels la main-d'œuvre, les matériaux, etc. (Somme de I (a) 1 et 2 ci-dessus)..... 373

(b) Pièces de rechange

1. Fabriquées par des manufacturiers canadiens..... 6†
 2. Achetées de fournisseurs canadiens..... 19†

Total..... 25†

(c) Accroissement de la production de véhicules et de pièces d'automobile nécessaire pour acquérir le droit d'importer des véhicules et des pièces en franchise aux termes du plan visant l'élargissement de la teneur..... 41

Teneur en éléments canadiens réalisée aux termes du plan visant l'extension de la teneur—Total..... 439

(1) Suivant les chiffres de la production et des importations donnés au Tableau III, les exigences relatives à la teneur s'établiraient ainsi qu'il suit: *Chrysler*, 54.17 p. 100; *Ford*, 61.03 p. 100; *General Motors*, 64.52 p. 100; *Studebaker-Packard*, 38.10 p. 100. (Voir à la page VI-3 le tableau des exigences relatives à la teneur.)

(2) En supposant que les exigences relatives à la teneur aient été satisfaites aux termes du plan de teneur élargie, aucun droit ne serait imposable.

* En égard au taux plus élevé d'évaluation en vigueur depuis le 1^{er} décembre 1960 sur l'importation des automobiles et des pièces de rechange pour anciens modèles, la valeur douanière totale de ces articles serait de quelque 17 millions de dollars plus élevé. Dans de telles conditions, la teneur en éléments canadiens serait de quelque 10 millions de dollars de plus que si elle avait été établie aux termes des dispositions prévues pour l'évaluation douanière qui existaient en 1959.

** Y compris un droit présumé de 10 p. 100 sur les véhicules et les pièces importés sous le régime du Tarif préférentiel britannique.

† Ces données comptent pour 65 pour cent de la valeur actuelle des pièces de rechange fabriquées au Canada. Il est pris pour acquis que la teneur en éléments canadiens de ces pièces ne diffère pas tellement de celle des véhicules achetés.

PRIVY COUNCIL LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE DU CONSEIL PRIVÉ



000810

PROPERTY OF - PROPRIÉTÉ DU
PRIVY COUNCIL OFFICE
BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ
LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE

HD9710/.C224/R4/1961
Bladen, Vincent, 1900-
Rapport de la commission
royale d'enquête sur
ACYI c. 1 aa PCO

HD9710/.C224/R4/1961
Bladen, Vincent, 1900-
Rapport de la commission
royale d'enquête sur
ACYI c. 1 aa PCO

