



Industrie Industry
Canada Canada

Rapport sommaire sur le soutien accordé par
le Canada dans le cadre de la restructuration
de General Motors et de Chrysler en 2009



Rapport sommaire sur le soutien accordé par le Canada dans le cadre de la restructuration de General Motors et de Chrysler en 2009

Confronté à la faillite éventuelle de General Motors (GM) et de Chrysler en 2009, le gouvernement du Canada a accordé à ces entreprises un soutien financier afin de les aider à se restructurer, atténuant ainsi les répercussions du ralentissement économique au Canada et en Amérique du Nord¹.

Les milliards de dollars versés par le gouvernement tenaient compte du risque important que présentait l'effondrement possible du secteur automobile pour l'économie canadienne.

Le soutien financier accordé était assorti d'un engagement à l'égard de la responsabilisation envers les contribuables; le gouvernement du Canada a travaillé avec ses partenaires de l'Ontario et des États-Unis afin d'exercer le degré de surveillance adéquat tant que les prêts consentis à GM et à Chrysler seraient en cours.

Introduction

L'objectif du présent document est de résumer et de regrouper les renseignements sur l'aide accordée à GM et à Chrysler par les gouvernements du Canada et de l'Ontario durant la crise financière de 2008-2009. Plus précisément, le présent document précise les montants déboursés, l'utilisation des fonds, les montants recouverts jusqu'à maintenant, la valeur marchande actuelle des actions en circulation et le coût de l'aide financière. Il est publié en réponse à une recommandation du Bureau du vérificateur général du Canada, qui indiquait que les rapports existants devraient être regroupés dans un seul document.

- **Industrie Canada**, à titre de ministère assumant la responsabilité stratégique du secteur automobile et possédant l'expertise dans ce domaine, a surveillé le secteur et a négocié le montant des prêts versés à GM et à Chrysler et à leurs filiales canadiennes, et les conditions liées à ces prêts. Il a effectué ce travail avec les **partenaires suivants : le gouvernement de l'Ontario** (le ministère du Développement économique, de l'Emploi et de l'Infrastructure, et le ministère des Finances), le **Trésor des États-Unis** et **Exportation et développement Canada**.
- **Exportation et développement Canada** a obtenu les autorisations requises pour consentir les prêts et a surveillé les accords de prêt conclus avec GM et Chrysler, aux États-Unis et au Canada, en collaboration avec Industrie Canada.
- Le **ministère des Finances Canada** a analysé la situation et les perspectives financières, a établi des rapports à cet égard, puis a approuvé les montants du financement requis pour soutenir l'industrie automobile. La Corporation de développement des investissements du Canada, une société d'État fédérale relevant du ministre des Finances, était responsable des actions détenues dans GM et Chrysler après les restructurations.

¹ Les deux tiers du financement accordé par le « Canada » provenaient du gouvernement du Canada et un tiers, du gouvernement de l'Ontario.

Objectif du soutien accordé à GM et à Chrysler

En soutenant GM et Chrysler, l'objectif principal du gouvernement du Canada était de prévenir l'effondrement catastrophique et désordonné de l'industrie automobile de l'Amérique du Nord plongée alors dans une profonde récession.

Restructuration

Vers la fin de 2008, le Canada et le Trésor des États-Unis ont entamé des discussions avec GM et Chrysler à propos du soutien des entreprises. Dès le début de ces discussions, il était clair que la viabilité des filiales canadiennes dépendait de la viabilité des sociétés mères, et que le meilleur moyen de sauver les opérations canadiennes de GM et de Chrysler serait de soutenir la restructuration des sociétés mères. En retour, le Canada a obtenu des engagements clairs des deux entreprises en ce qui concerne la poursuite d'une production proportionnelle au Canada. De plus, le Canada a défini les concessions nécessaires que devraient faire les intervenants canadiens pour aider à rendre concurrentielles les opérations nationales des deux entreprises.

En février 2009, les deux entreprises ont présenté les plans de restructuration de leurs opérations américaines et canadiennes aux gouvernements des États-Unis, du Canada et l'Ontario; les discussions sur ces plans se sont poursuivies jusqu'en mars. Après avoir examiné les documents en détail, le Canada et le Trésor des États-Unis ont déterminé que ni les plans établis pour le Canada ni ceux établis pour les États-Unis ne permettraient d'assurer la viabilité des sociétés mères ou de leurs filiales canadiennes. Par conséquent, le 30 mars 2009, les ministres fédéraux de l'Industrie et des Finances et le ministre du Développement économique, de l'Emploi et de l'Infrastructure de l'Ontario ont rejeté les plans de viabilité et ont demandé aux entreprises de créer de nouveaux plans de restructuration en vue d'assurer leur compétitivité future. De plus, les ministres ont confirmé que tous les intervenants seraient appelés à contribuer de manière adéquate en vue d'améliorer les structures de coûts globales des entreprises.

General Motors

Le deuxième plan de restructuration proposé par GM a été rejeté le 30 mars 2009, et l'entreprise s'est vue accorder un délai de 60 jours pour améliorer son plan en vue de retrouver le chemin de la viabilité. La prolongation requise des délais accordés pour l'élaboration d'un plan de restructuration viable tenait compte de la taille et de la complexité de GM en raison des opérations de fabrication et de ventes de l'entreprise à l'échelle mondiale. La complexité de la restructuration s'expliquait en partie par le fait que le plan de GM comprenait la réduction progressive ou la cession de quatre marques – Hummer, Pontiac, Saab et Saturn – ainsi que des usines, de la main-d'œuvre et des concessionnaires connexes.

Après le travail intense effectué par les gouvernements des deux pays et les représentants de GM, le Canada et les États-Unis ont accepté le plan de restructuration de GM le 30 mai 2009. Le 1^{er} juin 2009, GM a entrepris une procédure de restructuration supervisée par un tribunal des faillites des États-Unis. Elle a

refait surface 40 jours plus tard, le 10 juillet 2009, en tant que « nouvelle GM » (General Motors Company), une personne morale distincte de l'« ancienne GM » (General Motors Corporation), qui a fait faillite.

Montants versés

En acceptant le plan de restructuration de GM, le Canada s'est engagé à verser un soutien financier d'un montant maximum de 10,8 milliards de dollars. (Comme le financement accordé était libellé en dollars américains, les fonds versés à l'entreprise et remboursés au Canada étaient touchés par le taux de change du dollar canadien et du dollar américain en vigueur lors de chaque transaction.) L'investissement du Canada dans la restructuration de GM représentait 16 p. 100 (9,5 milliards de dollars américains) de l'accord global de 59 milliards de dollars américains pour la restructuration de l'entreprise, ce qui représente la part proportionnelle de la production de GM en Amérique du Nord détenue par le Canada.

Avant et pendant la procédure de faillite de GM aux États-Unis, près de 2,8 milliards de dollars ont été versés directement dans les opérations canadiennes de GM pour financer les besoins généraux de l'entreprise et les besoins en fonds de roulement. Ce soutien comprenait les paiements aux fournisseurs, les salaires, les avantages sociaux et les paiements visant à couvrir les obligations de garantie. De ce montant total, 500 millions de dollars ont été remis à GM Canada en avril 2009 afin qu'elle respecte ses obligations envers ses créanciers. Le reste du financement a été versé entre le 1^{er} juin et le 10 juillet 2009, période au cours de laquelle la société mère de GM Canada menait ses activités sous la protection de la loi sur les faillites des États-Unis. Durant cette période, GM Canada devait démontrer que le financement était requis à des fins opérationnelles avant d'être versé par le Canada. Du montant de ce prêt, 1,3 milliard de dollars a été converti (en actions ordinaires et privilégiées dans la « nouvelle GM »).

Durant la phase du processus de restructuration (du 1^{er} juin au 10 juillet 2009) où GM était sous la protection de la loi de la faillite, 3,5 milliards de dollars ont été versés à la société GM (plutôt qu'à la filiale canadienne) sous forme de financement de « débiteur-exploitant ». L'octroi d'un financement destiné aux débiteurs qui demandent la protection de la loi est une approche commerciale courante qui vise à donner une protection financière à des entités (dans le cas présent des gouvernements) fournissant du financement à des entreprises qui sont sous la protection de la loi sur les faillites. Les 3,5 milliards de dollars ont été utilisés pour financer les besoins en fonds de roulement, les dépenses en capital, le paiement des réclamations au titre de la garantie et d'autres besoins généraux liés à l'exploitation de GM en Amérique du Nord pendant la faillite.

À la fin de la période de faillite, environ 220 millions de dollars ont été désignés comme un prêt à « l'ancienne GM ». Ce montant représentait une partie du total de 1,2 milliard de dollars américains que le Canada et le Trésor des États-Unis avaient prêtés à « l'ancienne GM » pour financer la réduction progressive de ses opérations. Le reste des 3,5 milliards de dollars a été transféré à la « nouvelle GM » et a été entièrement converti en actions ordinaires et en actions privilégiées à la sortie de la société de la protection de la loi sur les faillites le 10 juillet 2009.

Comme c'est le cas pour une partie du financement fourni par le Trésor des États-Unis aux débiteurs qui demandent la protection de la loi, une partie du financement fourni par le Canada n'a pas été nécessaire

pendant la période de faillite. Aux termes de l'accord de prêt aux débiteurs qui demandent la protection de la loi, ces fonds ont été placés dans un compte de garantie bloqué. Pour avoir accès aux fonds placés dans ce compte, GM devait présenter une demande écrite expliquant la raison pour laquelle elle en avait besoin. Ces fonds sont restés dans ce compte jusqu'à ce que GM ait remboursé entièrement ses prêts aux trois gouvernements.

Lorsque la « nouvelle GM » est sortie de la protection de la loi sur les faillites, en juillet 2009, le Canada a remis 4,5 milliards de dollars (3,9 milliards de dollars américains) en financement à la nouvelle entité. La « nouvelle GM » a été tenue de placer ces fonds dans un compte de garantie bloqué protégé, afin qu'elle les utilise pour rembourser des dettes précises ayant une incidence sur sa compétitivité des coûts. Ce prêt a ensuite été converti en actions ordinaires et en actions privilégiées dans le cadre de la restructuration.

Le 10 juillet 2009, à la sortie de GM de la protection de la loi sur les faillites, le financement de 10,8 milliards de dollars du Canada a été converti en une participation de 11,7 p. 100 (58 millions d'actions à ce moment-là), 16 millions d'actions privilégiées et un prêt de 1,5 milliard de dollars à la « nouvelle GM ». Comme il a été mentionné, environ 220 millions de dollars des fonds initiaux sont restés avec l'« ancienne GM », ce qui représente la part proportionnelle du Canada aux fonds nécessaires pour que GM puisse réduire progressivement ses opérations.

En plus de ses capitaux propres, le Canada a obtenu le droit de nommer un membre du conseil d'administration de GM jusqu'au lancement du premier appel public à l'épargne, à la fin de 2011. En outre, le Canada a obtenu des engagements de production et d'investissement pour ancrer la présence de GM au pays à moyen terme. Les détails de ces engagements sont confidentiels du point de vue commercial et ne peuvent être divulgués.

Utilisation des fonds

Le processus de diligence raisonnable mené par le Canada dans le cadre de ses discussions avec GM a clairement démontré que la société était confrontée à un défaut de paiement et avait besoin de fonds d'exploitation d'urgence pour payer ses travailleurs, ses fournisseurs et d'autres coûts d'exploitation, alors qu'un plan de restructuration pourrait être établi, puis mis en œuvre. À cette fin, avant même que GM dépose son bilan, le gouvernement américain lui a versé plus de 19 milliards de dollars américains pour poursuivre l'exploitation de la société jusqu'à ce que son plan de restructuration soit établi.

Comme dans le cas de Chrysler, GM avait conclu des accords de prêt avec le Canada et les États-Unis et elle était sous la supervision du tribunal de la faillite des États-Unis. L'utilisation de ces fonds était limitée au paiement de ses coûts d'exploitation et d'autres coûts liés à ses activités dans le secteur de l'automobile. Ces fonds étaient destinés à payer les salaires et les avantages sociaux des employés, ainsi que les fournisseurs de pièces et de matériel.

Comme l'exigeaient les accords de prêt, tout au long de la période pendant laquelle un prêt du Canada n'était pas remboursé (jusqu'à avril 2010), GM présentait continuellement des rapports financiers et non financiers, ce qui permettait au Canada et au Trésor des États-Unis de surveiller l'utilisation des fonds et le

respect des engagements de production. On a effectué des vérifications diligentes rigoureuses de ces rapports pour s'assurer que les fonds ont été utilisés comme prévu et pour surveiller la santé financière de la société à mesure qu'elle sortait de la protection de la loi sur les faillites pour se diriger vers la rentabilité.

En outre, même si elle était une société privée à partir du moment où elle a déposé son bilan jusqu'au moment du lancement du premier appel public à l'épargne à la fin de 2011, GM a continué de présenter, de son propre gré, des rapports financiers et d'autres rapports tout au long de cette période à la Securities and Exchange Commission des États-Unis.

Recouvrements et coûts

À compter de décembre 2009, environ six ans avant la date limite prévue, GM a commencé à rembourser son prêt. Le 20 avril 2010, elle a versé un paiement forfaitaire de 1,1 milliard de dollars pour le solde impayé, remboursant entièrement le prêt de 1,5 milliard de dollars. En plus du capital, elle a payé environ 83 millions de dollars en intérêt.

À titre de propriétaire de 16 101 695 actions privilégiées, d'une valeur nominale de 25 dollars américains chacune, soit un total de 403 millions de dollars américains, le Canada reçoit 9 p. 100 d'intérêt sur ces actions, soit environ 36 millions de dollars américains annuellement. À ce jour, les dividendes totaux reçus de ces actions s'élèvent à 193 millions de dollars².

Dans le cadre du programme de restructuration, le Canada a reçu 58,4 millions d'actions ordinaires (environ 11,7 p. 100) dans le « nouveau GM » (nombre plus tard divisé selon la règle du 3 pour 1 en vue du premier appel public à l'épargne, pour faciliter la vente d'actions, après quoi le Canada détenait 175 millions d'actions). De ce nombre, le Canada a vendu plus de 35 millions d'actions dans le cadre du premier appel public à l'épargne de GM le 18 novembre 2011. Cette vente a généré 1,2 milliard de dollars en recettes et a réduit la participation du Canada dans GM à 9 p. 100.

Le 10 septembre 2013, le Canada a vendu 30 millions d'actions ordinaires supplémentaires à GM à un coût de 36,65 dollars américains par action, pour un total de plus de 1,1 milliard de dollars. Après la vente, la participation du Canada dans GM a été réduite à environ 7 p. 100.

En janvier 2014, GM a déclaré un dividende trimestriel de 30 cents par action ordinaire, ce qui a engrangé 33 millions de dollars américains en recettes supplémentaires pour le Canada par trimestre, pour un total à ce jour de 99 millions de dollars américains, ou de 109 millions de dollars canadiens, selon le taux de change en vigueur au moment du paiement de dividende³.

Le Canada détient actuellement environ 110 millions d'actions ordinaires (7 p. 100) dans GM.

² 2009 : 16,5 millions de dollars; 2010 : 36,9 millions de dollars; 2011 : 36,1 millions de dollars; 2012 : 36,0 millions de dollars; 2013 : 37,4 millions de dollars; 2014 (à ce jour) : 29,8 millions de dollars.

³ 28 mars (36,51 millions de dollars); 26 juin (35,33 millions de dollars); 26 septembre (36,84 millions de dollars).

À ce jour, le montant total recouvré auprès de GM se chiffre à 4,2 milliards de dollars. Toutefois, ces recouvrements ne tiennent pas compte des recettes du gouvernement générées par l'activité économique découlant directement de l'investissement réalisé dans le succès continu de GM au Canada, ou des investissements en capital effectués par GM au Canada à la suite du soutien accordé par le Canada envers sa restructuration.

Afin de comprendre pleinement l'impact économique de la protection du secteur canadien de l'automobile, il est nécessaire de comprendre qu'au début de 2009, les usines d'assemblage de GM et de Chrysler employaient directement environ 14 000 travailleurs. En outre, on estime que plus de 50 000 emplois dans d'autres industries étaient alors liés à la production de GM et de Chrysler. À l'aide du modèle d'entrées-sorties de Statistique Canada, le ministère des Finances a estimé que 52 000 emplois (tous les emplois en assemblage et environ les trois quarts des emplois indirects) ont été protégés par les mesures du gouvernement visant à soutenir l'industrie automobile. Cette estimation ne tient pas compte des effets entraînés par le maintien de l'activité économique dans l'industrie automobile et dans les industries connexes. À titre comparatif, aux États-Unis, le *Center of Automotive Research* a estimé en novembre 2008 qu'une faillite menant à la liquidation de GM et de Chrysler entraînerait la perte de près de 2,5 millions d'emplois au cours de la première année, en plus d'une perte totale nette pour l'état et pour le gouvernement fédéral de près de 108 milliards de dollars sur trois ans. Bien que des chiffres similaires ne soient pas disponibles au Canada, même une extrapolation conservatrice appliquée au Canada pourrait représenter des milliers d'emplois perdus et des milliards de dollars en revenus perdus pour les gouvernements du Canada.

FIGURE 1 : Débours et recouvrements de GM

Entité	Montant (\$)
<i>Débours</i>	
General Motors Corporation (ancien GM)	3,5 milliards
Société General Motors (nouveau GM)	4,5 milliards
General Motors du Canada Limitée	2,8 milliards
Total	10,8 milliards
<i>Recouvrements – gains réalisés</i>	
Remboursement de prêt de GM (intérêts et principal)	1,6 milliard
Produit brut du premier appel public à l'épargne en novembre 2010	1,2 milliard
Produit de la vente d'un bloc de titres en septembre 2013	1,1 milliard
Remboursement de dividendes d'actions privilégiées	0,19 milliard
Remboursement de dividendes d'actions ordinaires	0,11 milliard
Remboursements de prêts de Motors Liquidation Corporation (MLC)	0,03 milliard
Sous-total – gains réalisés	4,23 milliards*
<i>Recouvrements - actions en circulation</i>	
Actions ordinaires (110 millions)	4,2 milliards**
Actions privilégiées (16 millions)	0,46 milliard**
Sous-total – actions en circulation	4,66 milliards**
Total des recouvrements* (gains réalisés + actions en circulation)	8,89 milliards**
<p>* Les chiffres étant arrondis, ils ne correspondent pas toujours au total indiqué.</p> <p>** La valeur totale des actions ordinaires de GM à la fermeture de la bourse le 28 novembre 2014 était de 4,2 milliards de dollars, en fonction du prix de fermeture à 33,43 \$US par action et du taux de change de la Banque du Canada à midi pour le dollar américain à 1,1427 \$. Les recouvrements réels dépendront de la valeur marchande des actions à la date de vente. La valeur nominale des actions privilégiées en même date serait de 460 millions de dollars, en fonction d'une valeur nominale de 25 \$US par action et du même taux de change que ci-dessus.</p>	

Chrysler

Au-delà des différentes mesures de réduction des coûts qu'elle avait déjà négociées avec les parties intéressées, Chrysler s'est vu donner 30 jours, à compter du 30 mars 2009, pour signer un contrat de société avec Fiat. La survie de Chrysler était tributaire de la conclusion d'une entente avec une autre société automobile qui allait bénéficier des réseaux de ventes de Chrysler en Amérique du Nord et de son expertise en matière de camions et de véhicules multiségments. Un tel partenariat allait permettre en retour à Chrysler de profiter d'une expertise dans les petites voitures écoénergétiques et d'un réseau de ventes aux consommateurs à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Fiat s'est avérée le partenaire qui disposait de l'échelle, de la technologie et de la gamme de produits dont Chrysler avait besoin pour devenir viable. Même si Chrysler était aux prises avec d'autres problèmes importants qui devaient être résolus par l'intermédiaire d'une restructuration interne, une alliance était essentielle à sa survie.

Le 30 avril 2009, après que Chrysler a conclu une entente avec Fiat pour avoir accès à sa technologie relative aux petites voitures et à son expertise en matière de gestion, son plan de restructuration a été accepté par le Canada et les États-Unis. Ce jour-là, Chrysler a entamé une restructuration supervisée par le tribunal de la faillite des États-Unis. Elle a refait surface 42 jours plus tard, le 10 juin 2009, en tant que « nouvelle Chrysler » (Chrysler Group LLC), une personne morale distincte de l'« ancienne Chrysler » (Chrysler LLC), qui a fait faillite.

Montants versés

Après avoir accepté le plan de restructuration de Chrysler, le Canada s'est engagé à verser jusqu'à 3,775 milliards de dollars à Chrysler à l'appui de sa restructuration. Ce montant, qui représente 20 p. 100 de l'aide financière globale, reflète la part proportionnelle du Canada dans la production totale de Chrysler en Amérique du Nord. Le montant comprend une somme de 250 millions de dollars en financement d'urgence fourni à la fin du mois de mars 2009, somme sans laquelle Chrysler Canada aurait été forcée de manquer à ses engagements. Au total, Chrysler n'a eu besoin que de 2,9 milliards de dollars en financement du Canada.

La société a cessé d'avoir recours à la protection de la loi sur les faillites le 10 juin 2009. À ce moment-là, le financement de 2,9 milliards de dollars du Canada a été converti en une participation dans les capitaux propres de 2 p. 100 (24 615 « parts de série A ») ainsi qu'en un prêt de 1,6 milliard de dollars et en un billet à ordre (un instrument financier dans le cadre duquel une partie promet de verser un montant prédéterminé à une autre partie) de 80 millions de dollars à la « nouvelle Chrysler ». Le solde de 1,3 milliard de dollars est demeuré un prêt octroyé à l'« ancienne Chrysler » afin de lui permettre de procéder à la réduction progressive de ses opérations. Le montant prêté correspond à la part proportionnelle du Canada dans le montant total requis pour aider l'« ancienne Chrysler »; le reste a été fourni par le Trésor des États-Unis. Ni le Canada ni les États-Unis ne s'attendent à ce que l'« ancienne Chrysler » rembourse l'un ou l'autre des prêts, mais le Canada a reçu, dans le cadre de sa part proportionnelle, 12 millions de dollars en intérêts de cette entité, avant la restructuration.

Contrairement à GM, la restructuration de Chrysler reposait en grande partie sur l'endettement. Même si Chrysler devait réduire ses coûts, comme l'a fait GM, elle s'est fondée sur le soutien de prêt à moyen terme jusqu'à ce que le savoir-faire en matière de fabrication et les produits écoénergétiques de Fiat lui permettent de redevenir rentable.

En plus d'avoir une participation en capital, le Canada a obtenu le droit de nommer un membre au conseil d'administration de Chrysler et des engagements de la part de Chrysler en matière de production et d'investissement visant à solidifier sa présence au Canada à moyen terme. Les détails de ces engagements sont confidentiels du point de vue commercial et ne peuvent être divulgués.

Utilisation des fonds

La diligence raisonnable dont a fait preuve le Canada dans le cadre de ses discussions avec Chrysler démontre clairement que la société allait manquer à ses engagements et qu'elle avait besoin d'un financement d'exploitation d'urgence pour payer les coûts de la main-d'œuvre, les fournisseurs et les autres coûts de fonctionnement essentiels des deux côtés de la frontière pendant qu'un plan de restructuration était en cours de réalisation et de mise en œuvre.

Aux termes des contrats de prêt signés avec le Canada et les États-Unis, et sous la supervision du tribunal de la faillite des États-Unis, Chrysler devait se limiter à utiliser ces fonds pour payer les coûts de fonctionnement et les autres coûts liés à ses activités dans le secteur de l'automobile. Cette restriction comprenait le paiement des salaires et des avantages sociaux des employés ainsi que le paiement des fournisseurs de pièces et de matériel.

Comme l'exigent les accords de prêt, la nouvelle Chrysler a également présenté, tout au long de la période au cours de laquelle le prêt octroyé par le Canada est demeuré impayé, des rapports financiers et d'autres rapports qui ont permis au Canada et aux États-Unis de continuer à surveiller le retour de la santé financière de Chrysler et son respect de ses engagements en matière de production et de ses autres engagements. Une analyse approfondie a été réalisée et une diligence raisonnable a été appliquée pour veiller à ce que Chrysler respecte son plan de restructuration et pour surveiller la situation de la société à mesure qu'elle cessait d'avoir recours à la protection de la loi sur les faillites et qu'elle devenait rentable.

Recouvrements et coûts

En mai 2011, à la suite d'une reprise financière plus importante que prévu, la « nouvelle Chrysler » a entièrement remboursé son prêt impayé de 1,6 milliard de dollars au Canada, soit 6 ans avant la date prévue. Au cours de la durée de vie du prêt, le Canada a également reçu 319 millions de dollars en intérêts et en remboursements de billets de Chrysler.

Dans le cadre de son plan visant à faire de Chrysler une filiale en propriété exclusive, Fiat a racheté la participation en capital de 2 p. 100 du Canada dans la société Chrysler le 21 juillet 2011, pour une somme de 140 millions de dollars américains (ou 132 millions de dollars canadiens).

Au total, environ 2,1 milliards des 2,9 milliards de dollars versés ont été recouverts directement auprès de Chrysler. Toutefois, ce montant ne tient pas compte des recettes du gouvernement générées par l'activité économique qui a découlé directement de l'investissement dans la réussite à long terme de Chrysler au Canada, ou encore de la valeur de l'investissement en capital fait par Chrysler au Canada qui a découlé de l'appui du Canada à la restructuration réussie de la société.

Afin de comprendre pleinement l'impact économique de la protection du secteur canadien de l'automobile, il est nécessaire de comprendre qu'au début de 2009, les usines d'assemblage de GM et de Chrysler employaient directement environ 14 000 travailleurs. En outre, on estime que plus de 50 000 emplois dans d'autres industries étaient alors liés à la production de GM et de Chrysler. À l'aide du modèle d'entrées-sorties de Statistique Canada, le ministère des Finances a estimé que 52 000 emplois (tous les emplois en assemblage et environ les trois quarts des emplois indirects) ont été protégés par les mesures du gouvernement visant à soutenir l'industrie automobile. Cette estimation ne tient pas compte des effets entraînés par le maintien de l'activité économique dans l'industrie automobile et dans les industries connexes. À titre comparatif, aux États-Unis, le *Center of Automotive Research* a estimé en novembre 2008 qu'une faillite menant à la liquidation de GM et de Chrysler entraînerait la perte de près de 2,5 millions d'emplois au cours de la première année, en plus d'une perte totale nette pour l'état et pour le gouvernement fédéral de près de 108 milliards de dollars sur trois ans. Bien que des chiffres similaires ne soient pas disponibles au Canada, même une extrapolation conservatrice appliquée au Canada pourrait représenter des milliers d'emplois perdus et des milliards de dollars en revenus perdus pour les gouvernements du Canada.

FIGURE 2 : Débours et recouvrements de Chrysler

Entité	Montant
<i>Débours</i>	
Chrysler LLC (ancienne Chrysler)	1,3 milliard de dollars
Chrysler Group LLC (nouvelle Chrysler)	1,6 milliard de dollars
Total	2,9 milliards de dollars
<i>Recouvrements</i>	
Chrysler Group LLC (remboursement de principal)	1,6 milliard de dollars
Chrysler LLC et Chrysler Group LLC (paiements d'intérêts)	0,3 milliard de dollars
Fiat (produits découlant de la vente des participations dans Chrysler)	132 millions de dollars
Total	2,1 milliards de dollars*
*Les chiffres étant arrondis, ils ne correspondent pas toujours au total indiqué.	

Conclusion

Comme il a été indiqué précédemment, le Canada a collaboré avec l'Ontario et le Trésor américain pour les restructurations essentielles et réussies de GM et de Chrysler, et de leurs filiales canadiennes. À ce jour, 6,3 milliards de dollars ont été recouverts directement auprès des sociétés.

Peu importe le recouvrement définitif, le gouvernement du Canada a bien réagi à la crise économique en évitant l'effondrement de GM et de Chrysler et de leurs filiales canadiennes. Le montant du financement engagé pour les restructurations de GM et de Chrysler tenait compte du risque important que constituait pour l'ensemble de l'économie canadienne l'effondrement potentiel du secteur de l'automobile représenté.