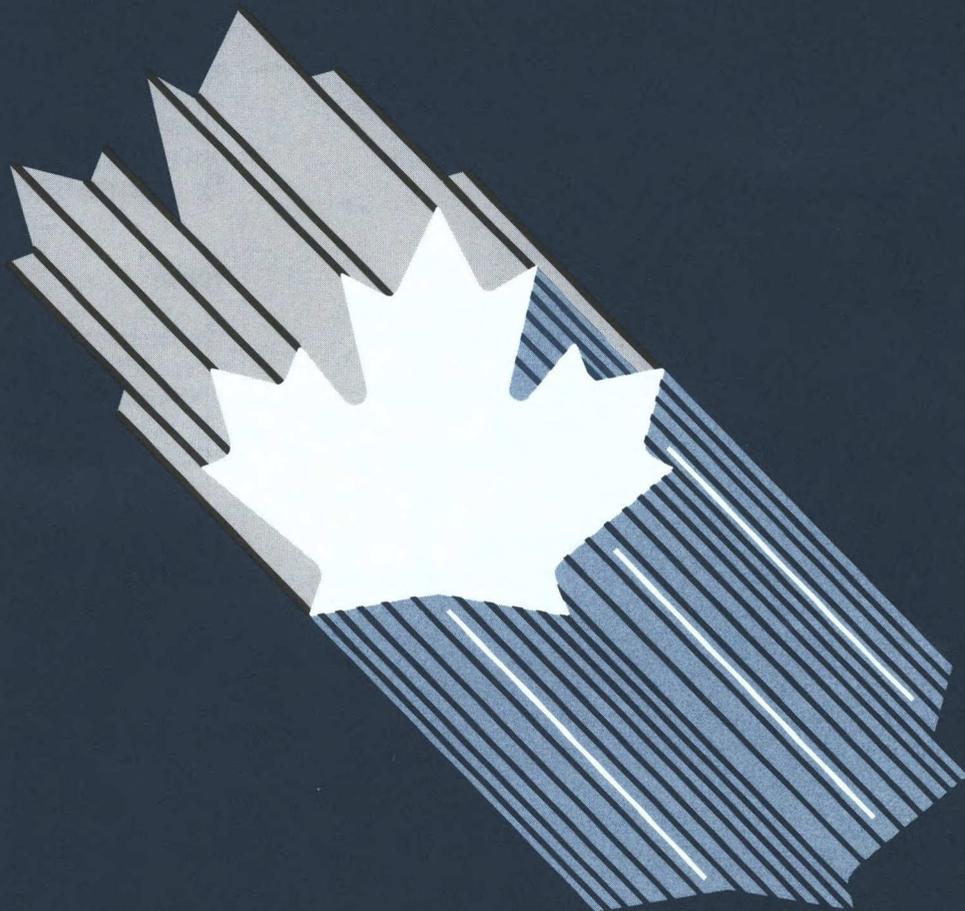


P R O F I L
DE L'INDUSTRIE

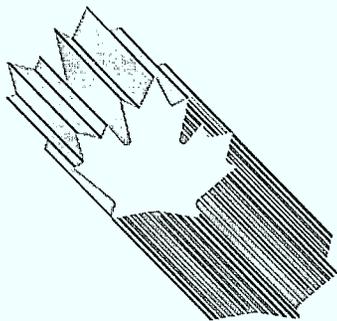


Industrie, Sciences et
Technologie Canada

Industry, Science and
Technology Canada

Véhicules
à usages spéciaux

Canada



P R O F I L

DE L'INDUSTRIE

VÉHICULES À USAGES SPÉCIAUX

1988

AVANT-PROPOS

Étant donné l'évolution actuelle des échanges commerciaux et leur dynamique, l'industrie canadienne, pour survivre et prospérer, se doit de soutenir la concurrence internationale. Le profil présenté dans ces pages fait partie d'une série de documents qui sont des évaluations sommaires de la compétitivité de certains secteurs industriels. Ces évaluations tiennent compte de facteurs clés, dont l'application des techniques de pointe, et des changements qui surviendront dans le cadre de l'Accord de libre-échange. Ces profils ont été préparés en consultation avec les secteurs industriels visés.

Cette série est publiée au moment même où des dispositions sont prises pour créer le ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, fusion du ministère de l'Expansion industrielle régionale et du ministère d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Ces documents seront mis à jour régulièrement et feront partie des publications du nouveau ministère. Je souhaite que ces profils soient utiles à tous ceux que l'expansion industrielle du Canada intéresse et qu'ils servent de base aux discussions sur l'évolution, les perspectives et l'orientation stratégique de l'industrie.

Ministre

Introduction

L'industrie canadienne de l'automobile regroupe les constructeurs de véhicules automobiles — voitures, camions, autobus et véhicules à usages spéciaux — ainsi que les fabricants de pièces détachées, y compris les pneus et les chambres à air, d'origine ou de rechange. Au Canada, la production de véhicules automobiles est directement liée aux secteurs industriels suivants : fer et acier, métaux usinés, alliages d'aluminium, caoutchouc, plastiques, textiles, verre et produits chimiques.

En 1986, ce large éventail d'activités représentait environ 16 p. 100 des expéditions canadiennes de produits manufacturés et quelque 44 p. 100 des exportations — produits manufacturés et produits finis — vers les États-Unis. Les expéditions du secteur de l'automobile atteignaient presque 41 milliards de dollars*, soit 25,1 milliards pour le montage d'automobiles, de camions et d'autobus; 12,2 milliards pour les pièces; 1,8 milliard* pour les véhicules à usages spéciaux et plus de 1,8 milliard* pour les pneus et les chambres à air. Cette industrie employait près de 148 800* personnes, dont 49 800 étaient affectées au montage des automobiles, des camions et des autobus, 16 600* à la construction de véhicules à usages spéciaux, 68 400 à la fabrication de pièces et 14 000* à la fabrication de pneus et de chambres à air.

Ce profil sur les véhicules à usages spéciaux fait partie d'une série de profils préparée sur le secteur de l'automobile comprenant :

- les autobus
- les automobiles
- les camions, les poids lourds et les véhicules tous terrains
- les pièces d'automobile
- les pneus et les chambres à air.

1. Structure et rendement

Structure

Le secteur des véhicules à usages spéciaux regroupe les constructeurs de véhicules servant au transport des personnes et des marchandises, soit par les services d'urgence, soit par les services publics, ou encore dans le domaine des loisirs. La majeure partie du matériel sert à l'exploitation et à l'entretien des aéroports, des routes, sans oublier les services de protection contre les incendies, les services d'ambulances et les services publics, ainsi que le transport dans les régions éloignées. Les sous-secteurs traités dans ce profil comprennent les caisses de camions et les remorques, le matériel mobile des aéroports, les véhicules municipaux, les véhicules tous terrains sur roues et à chenilles ainsi que les motoneiges.

En 1986, ce secteur, avec des expéditions évaluées à près de 1,8 milliard de dollars, employait environ 17 000 personnes dans plus de 400 établissements, dont 32 p. 100 en Ontario, 29 p. 100 au Québec, 36 p. 100 dans l'Ouest et 3 p. 100 dans les provinces de l'Atlantique. Les exportations ne constituant que quelque 15 p. 100 des expéditions, la production est surtout axée sur le marché intérieur.

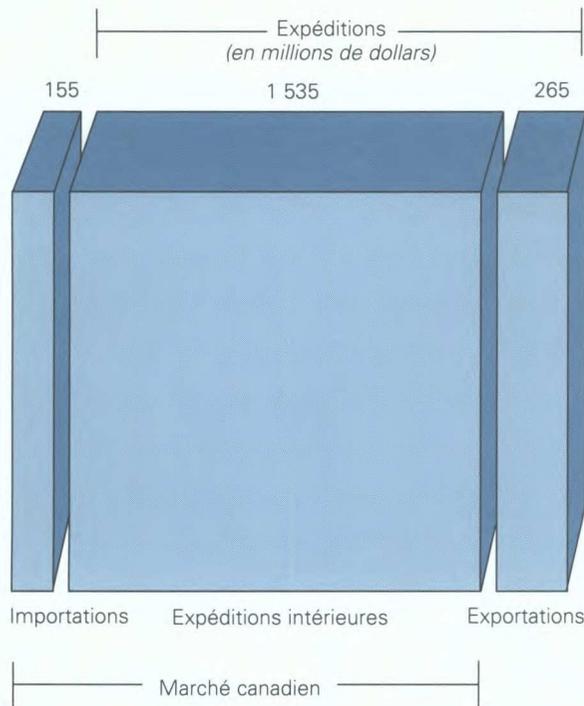
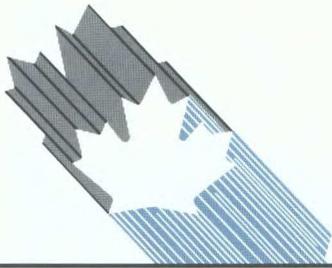
* Estimations d'ISTC.

Canada



Industrie, Sciences et
Technologie Canada

Industry, Science and
Technology Canada



1986 - Importations, exportations et expéditions intérieures.

Les importations, en grande partie des caisses de camions, des remorques de toutes sortes comptent pour environ 9 p. 100 du marché intérieur.

Cette industrie regroupe surtout de petits établissements, dont 10 p. 100 emploient plus de 100 personnes. Près de 15 p. 100 sont sous contrôle étranger et accaparent environ 25 p. 100 des expéditions. Les grandes sociétés se retrouvent dans tous les sous-secteurs, même si la concentration est plus marquée dans le groupe des remorques commerciales.

Le sous-secteur le plus important de ce groupe, qui emploie 11 500 personnes dans 291 établissements, se spécialise dans la construction des remorques et de caisses de camions. En 1986, les expéditions atteignaient presque 1,1 milliard de dollars, dont 90 millions étaient destinés à l'exportation. Transports Canada a enregistré la présence de plus de 400 nouveaux constructeurs canadiens dans ce sous-secteur. Cependant, la plupart de ces entreprises dont la vocation première n'est pas la construction de caisses de camions et de remorques n'entrent pas dans la catégorie de produits telle que définie par Statistique Canada.

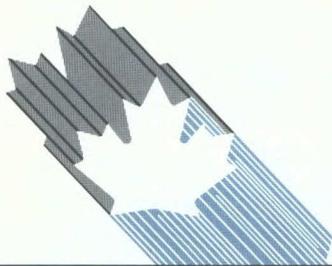
Ce sous-secteur regroupe les constructeurs de caisses de camions et de carrosseries de fourgonnettes et d'autobus, ainsi que de remorques de toutes sortes. Parmi les divers modèles produits, citons les caisses à benne et à plate-forme, les camions à bestiaux et à céréales, les fourgonnettes, les autobus scolaires, les camions-citernes, les véhicules d'entretien et tous usages. Ces caisses et ces carrosseries sont montées sur des châssis fabriqués par les constructeurs de camions. Seuls les constructeurs de caisses de camions et d'autobus scolaires sont soumis aux dispositions du Pacte de l'automobile.

Les remorques commerciales se classent dans les catégories suivantes : remorques à plate-forme, fourgonnettes, remorques à plat surbaissé, grumiers, camions-citernes et remorques basculantes. Les remorques de plaisance comprennent les remorques de tourisme, les tentes-remorques, les autocaravanes, les caravanes pliantes et les semi-remorques de camping. Les grandes caravanes sont des véhicules à structure mobile reposant sur un châssis, pouvant être utilisés avec ou sans fondations fixes et mobilier fonctionnel à l'intérieur.

Le sous-secteur du matériel aéroportuaire regroupe environ 40 entreprises dont les expéditions sont évaluées à 100 millions de dollars par an et les exportations, à plus de 50 millions. Ce groupe se spécialise dans la construction de véhicules de service pour l'exploitation et l'entretien des aéroports et des aéronefs, de véhicules de secours, de matériel de déneigement et de balayage des pistes, de ravitaillement et de dégivrage des appareils, enfin les véhicules servant au transport des passagers, des marchandises et des bagages.

Les véhicules municipaux sont construits par 57 entreprises dont les expéditions se chiffrent à environ 200 millions. Ce sous-secteur produit les camions à incendie, les échelles aériennes, les camions d'éboueurs, les chasse-neige, les épandeurs de sel et de sable, les balayeuses mécaniques et les véhicules munis d'un mécanisme de levage pour les services d'entretien des câbles électriques et téléphoniques. Les exportations, limitées aux camions d'incendie et aux véhicules tous usages, atteignent près de 25 millions de dollars par an.

Il existe au Canada 14 constructeurs de véhicules tous terrains et 1 seul de motoneiges. Les véhicules tous terrains sont construits pour répondre aux conditions de conduite et de transport hors route. Cette catégorie comprend une multitude de véhicules, allant des modèles biplaces aux véhicules à chenilles, sans oublier les poids lourds d'une capacité de 70 tonnes. Les expéditions de ce sous-secteur se chiffrent à quelque 190 millions de dollars, dont environ 100 millions en exportations.



Rendement

Cette industrie, dont le rendement est étroitement lié à la demande de matériel de transport, alimente un marché arrivé à maturité.

Il n'y a pas de différence notable dans le rendement des principaux sous-secteurs de cette industrie, sauf pour le groupe des véhicules de plaisance, plus sensible à la conjoncture économique, aux dépenses des consommateurs, au coût de l'énergie et aux taux d'intérêt.

Au cours des 10 dernières années, les expéditions de véhicules à usages spéciaux ont augmenté en moyenne de près de 2,5 p. 100 par an. En 1986, les expéditions et l'emploi ont connu un essor exceptionnel dû à un regain d'activité dans le transport des marchandises.

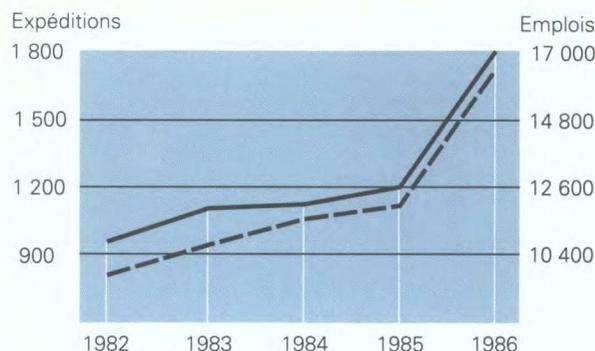
2. Forces et faiblesses

Facteurs structurels

Caisses de camions et remorques

Selon les normes nord-américaines, la plupart des entreprises de ce sous-secteur sont de petite envergure. En général, cette industrie fonctionne à l'échelle régionale et répond à la demande du marché local. La rationalisation à l'échelle nord-américaine est presque inexistante. Les coûts de démarrage pour les groupes des caisses de camions et des remorques de plaisance sont peu élevés. Les techniques de pointe sont assez courantes.

La compétitivité des producteurs canadiens est liée au taux de production ainsi qu'aux coûts de la main-d'œuvre, des matériaux, des composantes et aux frais de transport; dans bien des cas, ces coûts sont plus élevés au Canada qu'aux États-Unis. Dans l'ensemble, les constructeurs canadiens sont compétitifs sur le marché intérieur, leurs produits répondant à des besoins particuliers et parce qu'ils sont soumis aux tarifs intérieurs canadiens; à cela s'ajoute l'amélioration de leur productivité par divers moyens, dont le procédé Alforge de soudage de l'aluminium, le profil aérodynamique des caisses de camions et la construction de caisses en prêt-à-monter à partir de matériaux légers. A l'exception de certaines sortes de remorques et des autobus scolaires, ce sous-secteur ne soutient pas la concurrence extérieure.



Expéditions ——— (en millions de dollars)

Emplois - - - - -

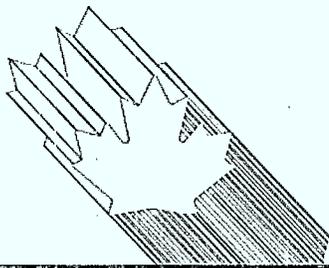
Véhicules municipaux

La plupart des entreprises de ce sous-secteur sont d'envergure moyenne. Elles alimentent les marchés locaux et font appel à des techniques de pointe courantes pour la fabrication de leurs produits. La régionalisation de cette industrie a été influencée par la politique d'achat des municipalités et des provinces. Les camions d'éboueurs, groupe le plus important, sont construits selon 3 particularités : chargement par l'avant, par l'arrière et par le côté. La conception du compacteur pour les chargeurs avant et de côté est entièrement canadienne, alors que les chargeurs arrière de conception américaine sont construits sous licence ou moyennant redevances. L'achat de tels camions s'est récemment ralenti pour laisser la place aux entrepreneurs du secteur privé spécialisés dans la récupération des déchets.

Dans le groupe des camions d'incendie, la majorité des véhicules est fabriquée, selon les indications du capitaine des pompiers des services municipaux d'incendie. De telles commandes permettent aux constructeurs canadiens de compenser les inconvénients d'un prix de revient plus élevé qu'aux États-Unis.

Au Canada, il n'existe qu'une seule entreprise fabriquant les mécanismes d'échelle aérienne et de pompe d'incendie. Toutes les autres utilisent du matériel de fabrication étrangère.

Le matériel de déneigement et les véhicules des services publics sont surtout destinés au marché intérieur, une quantité limitée étant exportée aux États-Unis.



Matériel aéroportuaire et véhicules tous terrains

Ce sous-secteur fabrique des produits de haute technicité pour assurer les services essentiels dans les aéroports et répondre aux conditions difficiles de conduite de transport hors route. Les entreprises, d'envergure moyenne pour la plupart, se caractérisent par leurs petits lots de fabrication. Parmi leurs produits, citons les véhicules de secours en cas d'accident ou d'incendie, les poids lourds, d'une capacité de 70 tonnes, les véhicules tous terrains, dont le prix au détail peut dépasser 250 000 \$, de même que les petits véhicules tous terrains et les motoneiges coûtant moins de 10 000 \$ chacun. En général, cette industrie est compétitive sur le plan international, car les constructeurs doivent exporter pour ne pas réduire le taux d'utilisation des installations. Les exportations, surtout aux États-Unis, comptent pour quelque 50 p. 100 des expéditions.

En raison de la compétitivité de cette industrie, les principales compagnies aériennes du pays et Transports Canada devraient continuer de remplacer les importations de matériel aéroportuaire par des produits canadiens. Les constructeurs canadiens de ce sous-secteur ont été et continueront d'être concurrentiels sur le plan de la mise au point de produits et de l'innovation technique. Pour la construction de chasse-neige pour aéroports et de véhicules tous terrains adaptés aux conditions de conduite les plus difficiles, les techniques de pointe et l'expertise canadiennes sont mondialement reconnues, ce qui contribue largement à la compétitivité de ce sous-secteur.

Facteurs liés au commerce

TARIFS EN VIGUEUR AU 1^{er} JANVIER 1988

	Canada %	États-Unis %	CEE %	Japon %
Caisses de camions	9,2	en franchise	6,9	3,0
Véhicules tous terrains	9,2	2,5	17,0	en franchise
Véhicules de service pour aéroports, etc.	10,2	5,3	6,2	5,7
Remorques	15,0	3,2	5,3	5,7
Motoneiges	en franchise	2,5	17,0	3,0

La politique d'américanisation des achats et le programme américain d'encouragement aux petites entreprises sont les principales barrières non douanières imposées actuellement sur le groupe des véhicules de service pour aéroports.

Les constructeurs de caisses de camions et d'autobus scolaires fonctionnent aux termes du Pacte de l'automobile et importent en franchise, surtout des États-Unis, certaines composantes tels les groupes frigorifiques, les hayons hydrauliques, les pompes, les cylindres, les ferrures de portes, etc.

Au Canada, les véhicules servant aux loisirs doivent être approuvés par l'Association canadienne de normalisation (ACNOR). Sauf dans les provinces de l'Ouest, ces normes ne sont pas requises par toutes les provinces. De ce fait, les constructeurs canadiens de véhicules de plaisance pourraient se trouver désavantagés par rapport aux importations non approuvées par l'ACNOR.

En vertu de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, les tarifs bilatéraux en vigueur sur les véhicules et les pièces d'origine seront éliminés d'ici 10 ans et les tarifs sur les pièces de rechange le seront d'ici 5 ans. Les dispositions canadiennes du Pacte restent en vigueur, mais seules les sociétés agréées en vertu de l'Accord pourront s'en prévaloir.

Ces sociétés seront tenues de se conformer aux normes de rendement stipulées dans le Pacte pour être admissibles aux importations en franchise en provenance de pays tiers, une fois les tarifs bilatéraux éliminés. De plus, pour bénéficier des dispositions de l'Accord, les sociétés devront construire des véhicules et des pièces selon la nouvelle règle d'origine, établissant à 50 p. 100 le contenu nord-américain, norme plus stricte que les dispositions du Pacte.

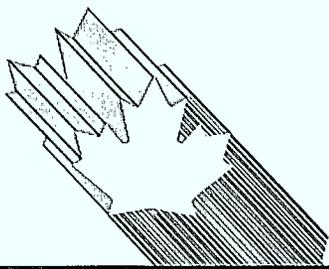
En vertu de l'Accord, le Canada s'est engagé à éliminer, sur 5 ans, l'interdiction d'entrée de véhicules d'occasion provenant des États-Unis.

Facteurs technologiques

Même si les constructeurs canadiens de remorques commerciales sont en retard sur leurs concurrents américains pour les techniques automatisées de production, certaines entreprises ont commencé à adopter la conception et la fabrication assistées par ordinateur, ainsi que le matériel automatisé de fabrication et de traitement informatique.

3. Évolution de l'environnement

Le marché des véhicules à usages spéciaux ne devrait connaître qu'une lente expansion au cours des 5 à 10 prochaines années. Cette industrie a atteint le stade de la maturité et continuera de compter sur la demande intérieure.



L'Accord de libre-échange, tout en facilitant l'accès au marché américain, devrait profiter aux constructeurs canadiens de véhicules de service pour aéroports, de véhicules tous terrains et de motoneiges. Cependant, étant donné la diminution des tarifs, certaines entreprises du groupe des caisses de camions et des remorques devront s'adapter au cours des 3 à 5 prochaines années, si les importations américaines augmentent.

4. Évaluation de la compétitivité

La plupart de ces entreprises, réputées sur le marché intérieur et les marchés régionaux, ne se livrent à aucune concurrence sur le marché extérieur en raison de leur faible volume de production, de leurs ressources financières limitées ainsi que de leurs moyens réduits en R-D. Même si l'élimination des tarifs intensifie la concurrence, la portée de l'Accord devrait être limitée.

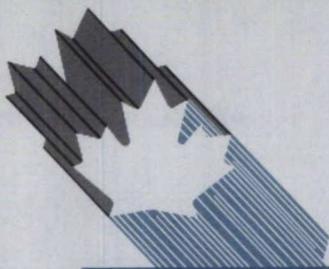
Les constructeurs de véhicules de service pour aéroports et de véhicules tous terrains, ayant recours à des techniques de pointe ainsi qu'à des installations et des méthodes très modernes, continueront à tirer profit des occasions d'exportation. Pour les aéroports, les véhicules de secours, les véhicules de ravitaillement des avions, les chasse-neige, les balayeuses de pistes, les ambulances, les véhicules tous terrains et les motoneiges de fabrication canadienne sont des produits qui devraient rester compétitifs.

L'Accord de libre-échange devrait créer de nouveaux débouchés pour les sous-secteurs les plus concurrentiels, procurant aux constructeurs un meilleur accès au vaste marché américain. Cependant, l'élimination des barrières douanières intensifiera la concurrence pour cette industrie.

Pour de plus amples renseignements sur ce dossier, s'adresser à :

Matériel du transport de surface et machinerie
Industrie, Sciences et Technologie Canada
Objet : Véhicules à usages spéciaux
235, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5

Tél. : (613) 954-3728



PRINCIPALES STATISTIQUES CTI 3192, 3199, 3241, 3242, 3243, 3244, 3299 (1980)

	1973	1982	1983	1984	1985	1986
Établissements	362	294	309	311	314	403
Emplois	14 000	10 200	10 700	11 250	12 000	16 660
Expéditions*	1 300	960	1 100	1 150	1 200	1 800

STATISTIQUES COMMERCIALES

	1973	1982	1983	1984	1985	1986
Exportations*	120	140	150	180	192	265
Expéditions intérieures*	1 180	820	950	970	1 008	1 535
Importations*	250	180	175	160	160	155
Marché intérieur*	1 430	1 000	1 125	1 130	1 168	1 690
Exportations (en % des expéditions)	9,2	14,5	13,6	15,6	16	14,7
Importations (en % du marché intérieur)	17,5	18,0	15,5	14,1	13,7	9,2
Part canadienne du marché international (en %)	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8
Source des importations (en %)			É.-U.	CEE	Asie	Autres
		1982	95	—	—	5
		1983	95	—	—	5
		1984	95	—	—	5
		1985	95	—	—	5
		1986	95	—	—	5
Destination des exportations (en %)			É.-U.	CEE	Asie	Autres
		1982	80	—	15	5
		1983	80	—	15	5
		1984	75	—	10	15
		1985	80	—	3	17
		1986	80	—	3	17



RÉPARTITION RÉGIONALE — Moyenne des 3 dernières années

	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B.
Établissements (en %)	3	29	32	24	12
Emplois (en %)	2	27	35	25	11
Expéditions (en %)	4	28	33	22	13

PRINCIPALES SOCIÉTÉS

Nom	Propriété	Emplacement
Caisses de camions		
Commercial Vans Incorporated	canadienne	Ontario
Canadian Blue Bird Coach Ltd.	américaine	Ontario
DEL Equipment Ltd.	canadienne	Ontario
Fourgons Transit Inc.	canadienne	Québec
Multi-Vans Inc.	canadienne	Ontario
Thomas Built Buses of Canada	américaine	Ontario
Remorques (commerciales)		
Columbia Trailer	canadienne	Colombie-Britannique
Fruehauf Canada	américaine	Ontario
Manac Inc.	canadienne	Québec
Trailmobile	canadienne	Ontario
Westank-Willock	canadienne	Saskatchewan
Véhicules de plaisance (remorques non commerciales)		
Bonair Leisure Products	canadienne	Québec
Fleetwood Canada	américaine	Ontario
Scamper Canada Ltd.	américaine	Alberta
Triple E (Canada)	canadienne	Manitoba
Matériel mobile aéroportuaire		
Amertek Inc.	canadienne	Ontario
Nordic Systems Inc.	canadienne	Ontario
Frink of Canada	américaine	Ontario
Robert Mitchell Co.	canadienne	Québec
SMI Industries Canada	canadienne	Nouvelle-Écosse
Véhicules municipaux		
Hub Fire Engines	canadienne	Colombie-Britannique
Camions Pierre Thibault	canadienne	Québec
Fort Garry Industries	canadienne	Manitoba
Superior Emergency Equipment	canadienne	Alberta
Haul-All Equipment Systems	canadienne	Alberta
Sweeprite Mfg. Inc.	canadienne	Saskatchewan
Universal Handling Equipment	canadienne	Ontario
King Equipment Manufacturing	canadienne	Ontario
Véhicules tous terrains et motoneiges		
Bombardier Inc.	canadienne	Québec
Canadian Foremost	canadienne	Alberta
Ontario Drive & Gear Ltd.	canadienne	Ontario

* Les montants indiqués sont exprimés en millions de dollars.

Les données utilisées dans ce profil proviennent de Statistique Canada.

Bureaux régionaux



Terre-Neuve

Parsons Building
90, avenue O'Leary
C.P. 8950
ST. JOHN'S (Terre-Neuve)
A1B 3R9
Tél. : (709) 772-4053

Île-du-Prince-Édouard

Confederation Court Mall
134, rue Kent
bureau 400
C.P. 1115
CHARLOTTETOWN
(Île-du-Prince-Édouard)
C1A 7M8
Tél. : (902) 566-7400

Nouvelle-Écosse

1496, rue Lower Water
C.P. 940, succ. M
HALIFAX
(Nouvelle-Écosse)
B3J 2V9
Tél. : (902) 426-2018

Nouveau-Brunswick

770, rue Main
C.P. 1210
MONCTON
(Nouveau-Brunswick)
E1C 8P9
Tél. : (506) 857-6400

Québec

Tour de la Bourse
800, place Victoria
bureau 3800
C.P. 247
MONTRÉAL (Québec)
H4Z 1E8
Tél. : (514) 283-8185

Ontario

Dominion Public Building
1, rue Front ouest
4^e étage
TORONTO (Ontario)
M5J 1A4
Tél. : (416) 973-5000

Manitoba

330
bure
C.P.
WIN
R3C
Tél

Saskatchewan

10
6^e
SA
S7
Tél

Alberta

C
1
b
E
T
T

DATE DUE

Colombie-Britannique

Scotia Tower
9^e étage, bureau 900
C.P. 11610
650, rue Georgia ouest
VANCOUVER
(Colombie-Britannique)
V6B 5H8
Tél. : (604) 666-0434

Yukon

108, rue Lambert
bureau 301
WHITEHORSE (Yukon)
Y1A 1Z2
Tél. : (403) 668-4655

Territoires du Nord-Ouest

JEEN HD 9505 .C3 I5 S8 1988
Canada. Industry, Science and
Specialty Vehicles : Industr

Pour obtenir des exemplaires
de ce profil, s'adresser au :

Centre des entreprises
Direction générale des
communications
Industrie, Sciences et
Technologie Canada
235, rue Queen
OTTAWA (Ontario)
K1A 0H5

Tél. : (613) 995-5771