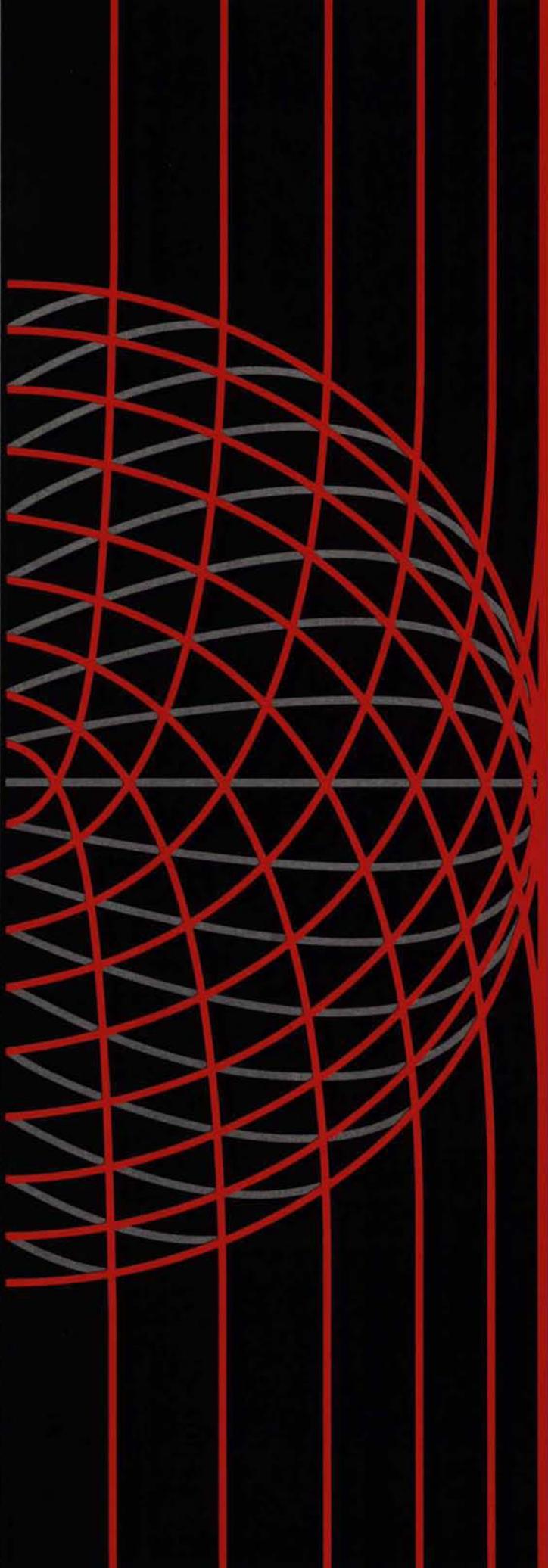


Automobiles

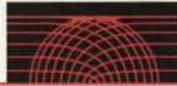


P
R
O
F
I
L
E
D
E
L
I
M
D
O
S
T
R
I
E



Industrie, Sciences et
Technologie Canada

Industry, Science and
Technology Canada



1990-1991

AUTOMOBILES**AVANT-PROPOS**

Étant donné l'évolution rapide du commerce international, l'industrie canadienne doit pouvoir soutenir la concurrence si elle veut connaître la croissance et la prospérité. Favoriser l'amélioration du rendement de nos entreprises sur les marchés du monde est un élément fondamental des mandats confiés à Industrie, Sciences et Technologie Canada et à Commerce extérieur Canada. Le profil présenté dans ces pages fait partie d'une série de documents grâce auxquels Industrie, Sciences et Technologie Canada procède à l'évaluation sommaire de la position concurrentielle des secteurs industriels canadiens, en tenant compte de la technologie, des ressources humaines et de divers autres facteurs critiques. Les évaluations d'Industrie, Sciences et Technologie Canada et de Commerce extérieur Canada tiennent compte des nouvelles conditions d'accès aux marchés de même que des répercussions de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis. Pour préparer ces profils, le Ministère a consulté des représentants du secteur privé.

Veiller à ce que tout le Canada demeure prospère durant l'actuelle décennie et à l'orée du vingt-et-unième siècle, tel est le défi qui nous sollicite. Ces profils, qui sont conçus comme des documents d'information, seront à la base de discussions solides sur les projections, les stratégies et les approches à adopter dans le monde de l'industrie. La série 1990-1991 constitue une version revue et corrigée de la version parue en 1988-1989. Le gouvernement se chargera de la mise à jour régulière de cette série de documents.

Michael H. Wilson
Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie
et ministre du Commerce extérieur

Introduction

Globalement, l'industrie canadienne de l'automobile comprend les constructeurs de véhicules automobiles (voitures, camions, autobus et véhicules à usages spéciaux) ainsi que les fabricants de pièces détachées, de pneus et de chambres à air utilisés comme pièces d'origine dans le montage des nouveaux véhicules automobiles ou comme pièces de rechange et accessoires. La majeure partie de ce secteur est rationalisée et ne forme qu'un seul marché qui englobe à la fois le Canada et les États-Unis.

En 1989, les activités du secteur de l'automobile représentaient légèrement plus de 15 % des expéditions canadiennes de produits manufacturés, et quelque 32,5 % des exportations de produits manufacturés et de produits

finis. En 1989, les expéditions de ce secteur totalisaient 28,1 milliards de dollars pour le montage d'automobiles, de camions et d'autobus, 14,7 milliards pour les pièces, 1,9 milliard pour les véhicules à usages spéciaux et environ 1,5 milliard¹ pour les pneus et les chambres à air. La même année, cette industrie employait 185 200 personnes dont 55 500 étaient affectées au montage des automobiles, des camions et des autobus, 96 500 à la fabrication des pièces, 22 700 à la fabrication de véhicules à usages spéciaux, et environ 10 500¹ à la fabrication de pneus et de chambres à air.

Le présent profil ne traite que du secteur de la fabrication des automobiles. Il s'inscrit dans une série de profils préparée sur le secteur de l'automobile, et comprenant :

¹Estimations d'ISTC.



- Pièces de rechange pour automobiles
- Pièces d'origine pour automobiles
- Pneus
- Camions lourds
- Véhicules à usages spéciaux
- Autobus urbains et interurbains

Structure et rendement

Structure

L'industrie canadienne de l'automobile regroupe les entreprises qui produisent des automobiles, des camions légers et des fourgonnettes dont la masse totale en charge ne dépasse pas 10 000 livres (4,5 tonnes). En 1989, les expéditions canadiennes de véhicules atteignaient 1,9 million d'unités au total, dont 97 % d'automobiles. Cette production représentait environ 15 % des 12,8 millions d'automobiles produites en Amérique du Nord en 1989.

La même année, l'industrie canadienne de l'automobile employait directement quelque 49 700 personnes. Les expéditions se chiffraient à 26 milliards de dollars, et les exportations à presque 22 milliards de dollars (figure 1). L'industrie enregistrait cette année-là un excédent commercial de 5,3 milliards de dollars, résultant d'un surplus de 9,5 milliards de dollars dans ses échanges avec les États-Unis, et d'un déficit de 4,2 milliards de dollars dans ses échanges avec les autres pays (figure 2).

Au Canada, la production d'automobiles est dominée par les filiales en propriété exclusive des constructeurs américains, soit Chrysler, Ford et General Motors (GM), généralement appelés les Trois Grands. En 1989, ces sociétés ont assuré 92 % de la production canadienne de véhicules automobiles. On trouve au Canada quatre usines de montage appartenant à des constructeurs asiatiques : Honda, Toyota, Hyundai et CAMI, cette dernière constituant une entreprise en participation de GM et de Suzuki. Ces quatre usines, avec la petite installation de Volvo établie à Halifax depuis 1962, ont produit les 8 % restants. Les Trois Grands verront leur domination du marché considérablement réduite d'ici 1992, lorsque les usines des constructeurs asiatiques produiront jusqu'à 20 % (en unités) des automobiles fabriquées au Canada.

La structure, la propriété et l'orientation vers l'exportation des constructeurs établis au Canada de longue date reflètent les dispositions de l'Accord canado-américain sur les produits de l'industrie automobile (Pacte de l'automobile)

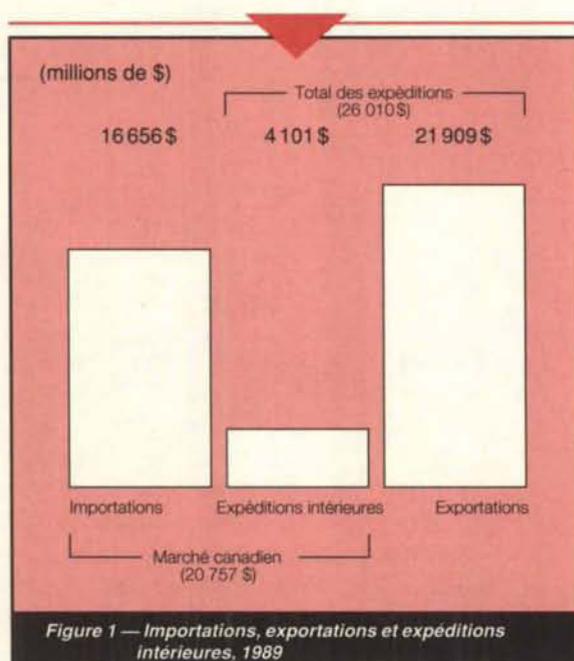
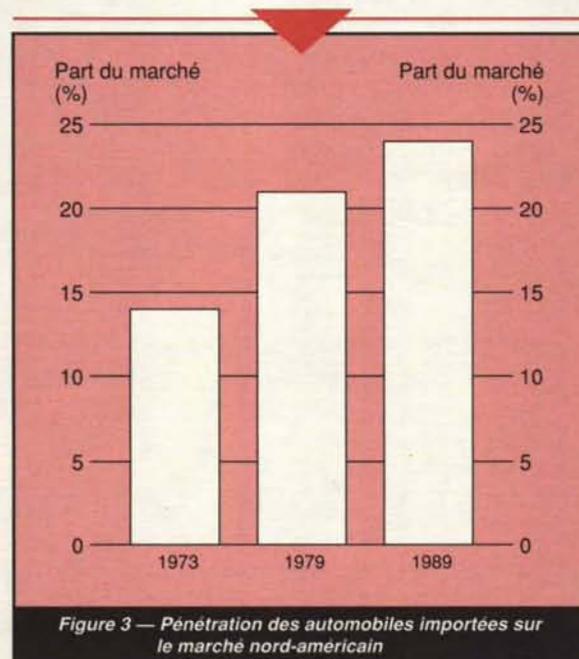
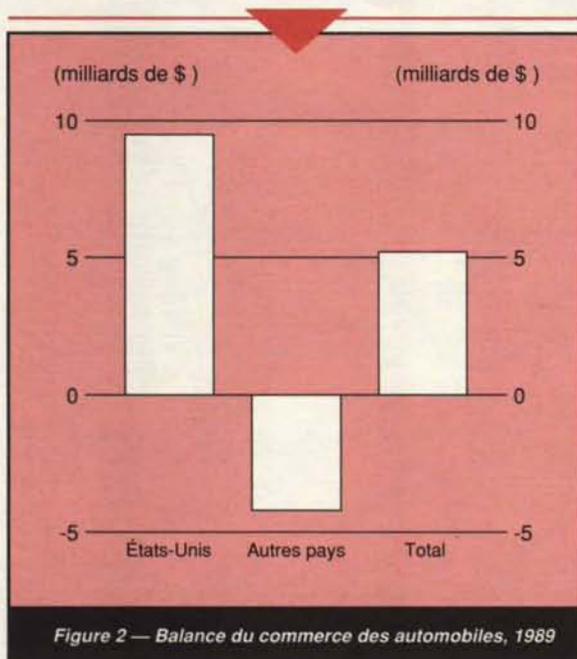


Figure 1 — Importations, exportations et expéditions intérieures, 1989

entré en vigueur en 1965. En vertu de cette entente, le Canada autorise l'entrée en franchise de véhicules et de pièces, à condition que les constructeurs agréés aux termes du Pacte respectent certaines normes de rendement. Ainsi, les usines de montage canadiennes des Trois Grands font-elles partie d'un vaste réseau de production intégré à l'échelle de l'Amérique du Nord, et elles ont pu profiter d'économies d'échelle qui auraient été impossibles autrement. Par conséquent, seule une faible proportion de la production des usines canadiennes demeure au Canada. À l'inverse, les grands constructeurs américains exportent au Canada environ 10 % de leur production annuelle.

Bien qu'elle fasse partie d'un système de production intégré, l'industrie canadienne ne s'occupe, pour l'essentiel, que du montage et de la vente des véhicules. Les sociétés mères assurent la planification, la recherche, le design et les travaux techniques à leurs sièges sociaux respectifs, situés aux États-Unis ou au Japon. Cela explique le peu de recherche et de développement (R.-D.) effectué au Canada dans le secteur de l'automobile, sauf pour ce qui est de l'organisation matérielle des usines et de l'ingénierie de produits, qui doivent nécessairement s'effectuer dans les usines mêmes.

Les installations de cette industrie sont surtout regroupées dans le sud-ouest de l'Ontario, région qui produit près de 90 % de la valeur totale des expéditions annuelles d'automobiles. Le reste est surtout partagé entre GM et Hyundai au Québec, et Volvo en Nouvelle-Écosse.



Les travailleurs syndiqués de l'automobile sont représentés au Canada par les Travailleurs canadiens de l'automobile, groupe qui s'est scindé, en 1985, de la centrale américaine United Auto Workers.

Rendement

L'industrie et le marché de l'automobile d'aujourd'hui ont été moulés par les grands mouvements mondiaux qu'ont été la crise du pétrole des années 1970 et, plus récemment, l'internationalisation de cette industrie. Ces facteurs ont forcé les Trois Grands à procéder à des changements radicaux : une industrie jusque là relativement stable et repliée sur son marché intérieur allait devenir fortement concurrentielle et s'ouvrir sur les marchés étrangers. Pour opérer cette mutation, les Trois Grands ont investi massivement dans le lancement de nouvelles gammes de produits, dans la mise en place de méthodes de production flexibles et l'application de stratégies ouvertes sur l'extérieur, comme des coentreprises ou des accords techniques et de commercialisation avec des fournisseurs étrangers, en vue d'accroître leur compétitivité.

En outre, les Trois Grands se sont employés à réduire leurs coûts de production. L'adoption de certaines caractéristiques des méthodes de production japonaises a entraîné la modification de nombreux procédés et contrôles de production, notamment les calendriers d'assemblage et les systèmes de contrôle des stocks et de contrôle de la qualité. Il en résulte un réaménagement fondamental, toujours en cours,

des relations entre les constructeurs et les fournisseurs, évolution dont les répercussions sont considérables sur l'industrie nord-américaine des pièces.

La figure 3 illustre l'évolution du marché des automobiles importées en Amérique du Nord depuis 1973, juste avant la première flambée des prix du pétrole. Durant la période d'adaptation décrite ci-dessus, la part des importations (y compris les véhicules importés, vendus par les Trois Grands) s'est accrue, atteignant 24 % du marché nord-américain, soit 29 % des voitures et 13 % des camions légers. Par comparaison, en 1989, la part des importations sur le marché canadien de l'automobile s'établissait à 27 %, soit 34 % des automobiles et 14 % des camions légers.

En 1989, l'industrie nord-américaine établie de longue date avait retrouvé sa rentabilité et amélioré le rendement de ses produits (figure 4). Les sondages effectués auprès des consommateurs pour connaître leur opinion sur la qualité des véhicules neufs, facteur déterminant de la compétitivité d'un constructeur, indiquent que les Trois Grands ont comblé une large part de l'écart qui les séparait de leurs concurrents, surtout des constructeurs japonais. Mais les normes de compétitivité constituent un objectif toujours changeant, ce qui oblige l'industrie à améliorer constamment le design et le rendement de ses produits.

La reprise de l'industrie a été favorisée par le fort volume des ventes d'automobiles en Amérique du Nord. Entre 1984 et 1989, elles ont atteint une moyenne annuelle de plus de



16 millions d'unités. L'apparition d'un nouveau créneau, celui des camions légers, dont les ventes comptent actuellement pour près du tiers des automobiles vendues, a été particulièrement favorable à la reprise, compte tenu de la supériorité de l'industrie nord-américaine pour ce qui est de ce genre de véhicules.

Depuis 1979, les activités des Trois Grands au Canada sont généralement fonction des mesures d'adaptation prises aux États-Unis face à la nouvelle conjoncture. Les usines de montage canadiennes ont donc bénéficié d'importants programmes d'investissements. Les Trois Grands indiquent qu'au total, leurs investissements au Canada, depuis le début des années 1980, ont dépassé 8 milliards de dollars. Le rendement financier qu'ont connu les Trois Grands au Canada traduit non seulement l'attrait qu'exercent leurs produits sur le marché, mais également d'autres facteurs comme la variété des produits, les frais de démarrage des chaînes de production des nouveaux modèles, la modernisation des usines, les relations de travail, un approvisionnement sûr en pièces et en matières premières, de même que les primes offertes pour stimuler les ventes.

D'ici 1992, les constructeurs asiatiques auront engagé dans leurs installations de montage d'automobiles d'Amérique du Nord un total de près de 6,6 milliards de dollars, dont 1,5 milliard (23 %) ont déjà été dépensés au Canada. Les quatre nouvelles usines de montage canadiennes sont maintenant en activité, celles de Honda et de Toyota dépassant déjà leur capacité de production prévue, et les usines de CAMI et de Hyundai fonctionnant à pleine capacité. Les usines canadiennes de Honda, de Hyundai et de Toyota sont plus petites que les usines « pleine grandeur » qui peuvent normalement produire au moins 200 000 unités par année. Chacune de ces usines exporte une grande partie de sa production aux États-Unis.

Forces et faiblesses

Facteurs structurels

Les usines de montage des Trois Grands représentent environ 80 % de la capacité d'assemblage canadienne. Elles ont su soutenir la concurrence des usines américaines, dans le contexte d'un système de production nord-américain rationalisé et établi depuis longtemps. En général, les usines canadiennes se comparent favorablement aux usines américaines aux chapitres des méthodes de production, des coûts des matières premières et de fabrication, ainsi que du niveau de la technologie utilisée. La productivité des usines canadiennes, mesurée en nombre de véhicules construits par travailleur, est également comparable à celle qu'on observe aux

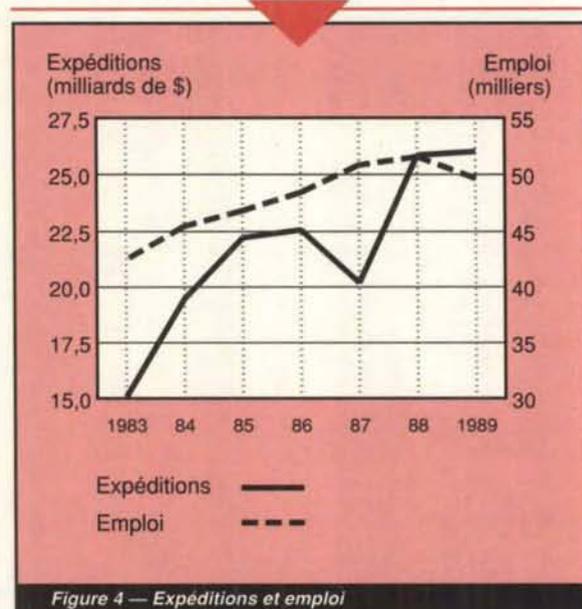
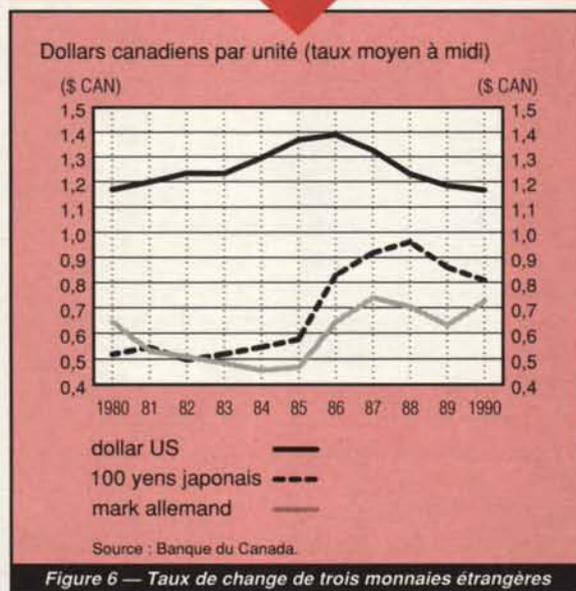
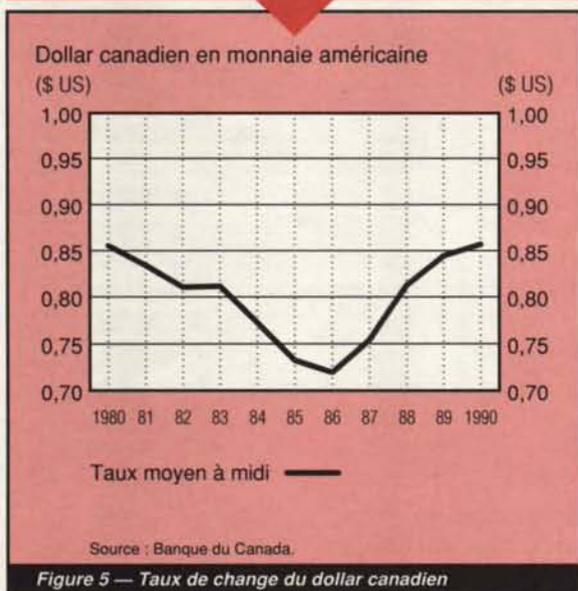


Figure 4 — Expéditions et emploi

États-Unis. Cependant, deux usines de montage canadiennes, l'une étant située à Brampton et l'autre à Scarborough, sont plus vieilles et plus petites que les autres, n'ont pas été modernisées depuis longtemps et devraient fermer d'ici 1993. Il s'agira des premières fermetures d'usines au Canada; en comparaison, 20 fermetures ont eu lieu ou ont été annoncées aux États-Unis au cours de la dernière décennie.

Les coûts de main-d'œuvre demeurent un facteur fondamental de différence entre les usines canadiennes et les usines américaines. Se fondant sur des données recueillies au cours des dix dernières années, le Bureau of Labor Statistics des États-Unis estime que les coûts de la rémunération horaire des travailleurs du secteur de l'automobile au Canada représentaient, en moyenne, 70 % de ceux qui sont observés aux États-Unis; toutefois, cet écart s'est réduit au cours des quatre dernières années. Ainsi, en 1989, les coûts de main-d'œuvre au Canada représentaient 82 % de ceux qui sont observés aux États-Unis.

Même si les constructeurs apprécient la main-d'œuvre canadienne pour son niveau d'éducation et sa productivité, l'informatisation croissante des usines a nécessité le recyclage des employés sur une grande échelle. En effet, les capacités en lecture, en écriture et en calcul des travailleurs affectés au montage revêtent une importance accrue dans les usines modernes. Quant au personnel de la catégorie professionnelle (surtout des ingénieurs en étude des procédés), l'offre semble suffire à la demande; certains constructeurs soulignent toutefois qu'il serait fort utile de créer un programme universitaire qui mettrait l'accent sur les applications automobiles.



Les usines canadiennes ont montré qu'elles sont concurrentielles dans le contexte du système de production établi par les Trois Grands, mais la capacité de l'ensemble de l'industrie nord-américaine de rivaliser avec les constructeurs étrangers constitue également une considération importante. Les installations de pointe des Trois Grands au Canada et aux États-Unis se comparent aux meilleures usines du Japon ou aux nouvelles installations asiatiques construites en Amérique du Nord. Certaines usines accusent par contre un certain recul sur les plans de la productivité et de la qualité. Cela dit, il n'est pas toujours essentiel, pour qu'une usine soit compétitive à un moment donné, qu'elle soit dotée de technologie de pointe. On trouve en Amérique du Nord de nombreuses usines conventionnelles qui sont efficaces, rentables et concurrentielles. Il s'agit avant tout de savoir s'il existe ou non un marché pour le modèle particulier et la structure du prix de revient en place dans une usine donnée.

De nouvelles normes de compétitivité découlant d'une intensification de la concurrence étrangère continuent de transformer le marché nord-américain de l'automobile. Alors qu'un prix modique et une qualité élevée sont devenus essentiels à la survie sur le marché nord-américain, la capacité de suivre la mode et d'offrir aux consommateurs des produits novateurs et adaptés à leurs goûts devient le nouveau critère de compétitivité.

Les constructeurs japonais sont toujours les premiers au chapitre du développement de nouveaux produits : ils peuvent mettre au point une gamme complètement nouvelle de modèles

en trois ou quatre ans. Les Trois Grands, quant à eux, ont récemment abaissé leur moyenne à environ cinq ans. Cet écart s'explique par le retard de ces derniers à adopter une méthode de travail par projet dans l'organisation du processus de conception, et à recourir aux logiciels de conception assistée par ordinateur. Les Japonais, délaissant les systèmes de conception traditionnels et fondés sur la succession chronologique des tâches, où l'on passe du design aux études techniques, puis à la fabrication, ont inventé une méthode de chevauchement des tâches, amenant les constructeurs et les fabricants de pièces à travailler ensemble, et intégrant toutes les fonctions au moyen de l'ordinateur. Les techniques de conception et de fabrication assistées par ordinateur (CFAO) permettent à tous les intéressés de prendre connaissance en même temps des modifications apportées au modèle, et de procéder sans délai aux ajustements nécessaires. Des cycles accélérés de développement permettent de coller de plus près à l'évolution des goûts des consommateurs, et assurent la mise en application plus réussie de la nouvelle technologie, par une adoption graduelle plutôt que massive de celle-ci.

L'industrie a exprimé son inquiétude face au niveau relativement élevé, ces derniers temps, du dollar canadien par rapport au dollar américain (figure 5). Par ailleurs, les experts s'accordent à reconnaître qu'une forte baisse du taux de change peut avoir un effet inflationniste. La hausse des prix et des coûts qui en découle sur le marché intérieur peut, avec le temps, annuler les avantages concurrentiels à court terme qu'une telle baisse du taux de change peut accorder.



Depuis 1985, l'appréciation rapide du yen par rapport aux dollars américain et canadien (figure 6) a entraîné la réduction des marges bénéficiaires sur les ventes, en Amérique du Nord, de voitures importées du Japon. Mais les constructeurs japonais se sont adaptés à cette situation, en réduisant leurs coûts et en augmentant leurs prix, sans nuire pour autant à leur position sur leur marché. Ainsi, les sociétés japonaises s'orientent-elles de plus en plus vers la construction de modèles intermédiaires et de modèles de luxe plus spécialisés et plus coûteux, sur lesquels les bénéfices sont plus élevés. L'entrée des sociétés japonaises dans ce créneau exerce de fortes pressions sur les Trois Grands et les constructeurs européens présents sur le marché nord-américain, qui réalisent depuis toujours sur ce créneau leurs plus grands volumes de ventes et la plus grande partie de leurs recettes.

Facteurs liés au commerce

Les tarifs imposés sur les véhicules automobiles entrant au Canada sont actuellement de 9,2 % pour les pays bénéficiant du statut de nation la plus favorisée (NPF), et de 6 % pour les pays soumis au tarif préférentiel général. Sauf pour quelques règlements particuliers liés à l'environnement ou à la sécurité, le Canada ne prescrit pas, pour les véhicules automobiles neufs, de normes techniques qui pourraient être considérées comme des barrières non douanières. Aux termes de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis (ALE) et du Pacte de l'automobile, le Canada permet l'entrée en franchise de véhicules automobiles et de pièces admissibles provenant de tous les pays classés NPF, sous réserve du respect de certaines normes de rendement par les constructeurs canadiens agréés. Les États-Unis imposent quant à eux des tarifs NPF de 2,5 % sur les voitures et de 25 % sur les camions légers.

En vertu de l'ALE, seuls les véhicules et les pièces dont le contenu nord-américain atteint 50 % en valeur (valeur ajoutée nord-américaine) peuvent entrer en franchise aux États-Unis. Cette règle est plus stricte que les dispositions du Pacte en vigueur avant l'ALE, car seuls les coûts de production peuvent être considérés aux fins du calcul du contenu nord-américain, ce qui exclut la marge bénéficiaire. En conséquence, la nouvelle norme nécessite l'utilisation d'environ 30 % de plus de pièces nord-américaines que l'ancienne norme.

Aux termes de l'ALE, les tarifs bilatéraux sur les véhicules et les pièces d'origine seront éliminés en dix étapes annuelles et égales, et les tarifs imposés sur les pièces de rechange et les accessoires seront supprimés en cinq étapes annuelles et égales, à compter du 1^{er} janvier 1989. Les

dispositions canadiennes du Pacte de l'automobile restent en vigueur, mais seules les sociétés agréées en vertu de l'ALE peuvent s'en prévaloir. Ces sociétés sont tenues de se conformer aux normes stipulées dans le Pacte si elles veulent être admissibles aux importations en franchise en provenance de pays tiers, une fois les tarifs bilatéraux éliminés.

La remise des droits liée à la production restera en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1996 pour les constructeurs admissibles, et la remise des droits pour l'exportation à des pays tiers sera maintenue jusqu'au 1^{er} janvier 1998. Le Canada s'est aussi engagé à éliminer, en cinq étapes annuelles et égales, l'interdiction d'importer au Canada des véhicules d'occasion américains. À titre d'exemple, l'importation de véhicules d'occasion étasuniens de six ans ou plus est permise depuis le 1^{er} janvier 1990, et l'âge des véhicules d'occasion dont l'importation est permise au Canada diminue de deux ans chaque année. À compter de janvier 1993, toute restriction à l'entrée au Canada de véhicules d'occasion en provenance des États-Unis sera levée².

La Communauté européenne (CE) impose sur les automobiles et les camions des tarifs de 10 et de 22 % respectivement. À l'heure actuelle, divers règlements techniques sont en vigueur, mais ils sont différents d'un pays à l'autre. Certains États membres de la CE limitent les importations, leur gouvernement ou leur industrie ayant négocié ces mesures afin de limiter les importations de véhicules japonais. Avec l'unification économique de l'Europe après 1992, la CE éliminera graduellement les barrières entre les pays qui imposent actuellement des restrictions à la libre circulation des biens et des services.

Bien que le Japon n'impose pas de droits sur les automobiles, les politiques fiscales intérieures et diverses pratiques liées aux méthodes de distribution et à la culture nationale limitent l'importation d'automobiles étrangères. Les constructeurs nord-américains et européens ont augmenté sensiblement leurs exportations vers le Japon, mais ils n'occupent toujours que moins de 5 % du marché de ce pays.

Les gouvernements des États-Unis, du Canada et du Mexique ont entamé des discussions préliminaires en vue d'un accord de libre-échange entre les trois pays. Ces dernières années, les exportations vers les États-Unis par le secteur mexicain de l'automobile ont connu une très forte croissance, faisant du Mexique le troisième fournisseur de ce pays, après le Canada et le Japon. La concurrence sur le marché américain augmentera à mesure que l'industrie mexicaine se diversifiera et améliorera sa position concurrentielle, quelle que soit l'issue des négociations sur l'accord de libre-échange.

²Pour plus de détails sur ces changements, voir le chapitre 10 de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis.



Facteurs technologiques

Les constructeurs nord-américains d'automobiles ont entrepris d'importants changements visant à introduire de nouveaux produits et de nouveaux procédés technologiques, afin d'accroître l'efficacité de la production, de réduire les coûts et d'améliorer la qualité des produits. Même si la carrosserie des voitures a peu changé, des modifications profondes ont été apportées sous celle-ci. Mentionnons le passage de la propulsion arrière à la traction avant, l'allègement du poids grâce à l'utilisation de plastiques, d'alliages d'aluminium, d'aciers spécialisés et de matériaux composites, et l'utilisation de systèmes d'injection électronique de carburant, de petits moteurs à haute efficacité, de systèmes informatisés de gestion et de dispositifs de sécurité perfectionnés.

Pour produire ces nouveaux véhicules de façon efficace, il a fallu adopter de nouvelles formules de fabrication et recourir à des méthodes de production flexibles, automatisées et robotisées, combinées à la conception, à la fabrication et aux systèmes de commande assistés par ordinateur. Bien que les technologies de pointe soient importantes, la compétitivité future des constructeurs nord-américains sera de plus en plus liée à leur capacité d'établir des liens entre la gestion, la main-d'œuvre et l'infrastructure automatisée, afin de réaliser les objectifs antagonistes du prix modeste, de la qualité élevée et de l'innovation.

Sous les auspices du Comité consultatif sur l'automobile, qui relève directement du ministre d'Industrie, Sciences et Technologie Canada, l'industrie a lancé une initiative qui consiste à examiner la possibilité d'intensifier la R.-D. dans l'industrie automobile au Canada. Cette initiative a été à l'origine d'un certain nombre d'études et de projets concernant la formation, la mise sur pied d'un centre de technologie automobile et l'élaboration de programmes universitaires en génie.

Évolution du milieu

L'industrie automobile nord-américaine devra continuer tout au long des années 1990 à lutter pour assurer sa rentabilité et sa compétitivité. Malgré la fermeture de nombreuses usines depuis 1980, on trouve encore chez certains constructeurs une capacité de production excédentaire. Devant cette situation, les Trois Grands ont résolu d'accentuer leurs activités hors du secteur de l'automobile et d'augmenter leur présence sur les marchés internationaux, afin de maintenir la viabilité du système de production nord-américain. La forte concurrence et le déséquilibre entre l'offre et la demande, notamment sur le marché des voitures, feront continuer la lutte que se livrent les constructeurs pour accroître leur part

du marché nord-américain et maintiendront les marges bénéficiaires à leur bas niveau devenu habituel.

Un défi majeur qui se pose à l'industrie est la nécessité d'investir massivement dans la mise au point de nouveaux produits, tout en respectant les exigences imposées par le nombre croissant de règlements liés à la protection de l'environnement et à l'économie de carburant. L'augmentation de la réglementation est particulièrement gênante pour les Trois Grands, dont les véhicules sont relativement moins performants au chapitre de la consommation d'essence. Pour abaisser la consommation des véhicules, des travaux intensifs de R.-D. ont été entrepris, visant la mise au point de nouveaux matériaux et de moteurs à plus faible consommation. La réglementation prévoyant l'élimination des chlorofluorocarbones (CFCs) des systèmes de climatisation d'ici 1995 force les constructeurs et leurs fournisseurs à déployer des efforts gigantesques pour mettre au point un réfrigérant de remplacement. Forts de leur succès financier et produisant déjà des véhicules qui, dans l'ensemble, consomment moins de carburant, les grands constructeurs japonais sont bien placés pour s'adapter au resserrement des normes.

Les constructeurs canadiens ont insisté sur la nécessité d'harmoniser les règles américaines et canadiennes en matière de protection de l'environnement. En effet, l'adoption de normes différentes relatives aux émissions polluantes des véhicules, par exemple, pourrait entraîner des différences dans la gamme des véhicules offerts de part et d'autre de la frontière. Dans le cas des normes relatives aux sources fixes d'émissions polluantes s'appliquant aux usines, les coûts plus élevés qu'engendrerait l'adoption de règlements plus sévères pourraient nuire à la compétitivité des usines canadiennes au moment de l'attribution de nouveaux mandats d'exclusivité.

L'ALE consolide la situation de l'industrie canadienne de montage dans le contexte nord-américain. Les sociétés agréées en vertu du Pacte de l'automobile continueront à opérer de façon rationalisée comme auparavant, et les autres constructeurs pourront profiter des remises de droits pour augmenter la valeur ajoutée nord-américaine de leurs produits et rationaliser leur production. Cependant, en vertu des dispositions de l'ALE, les remises de droits se termineront en 1996. Aux termes de l'ALE, à compter de 1994, les sociétés canadiennes et américaines ne pourront plus bénéficier du régime de retrait des droits, qui permet aux sociétés d'importer en franchise leurs intrants lorsque ceux-ci doivent servir à la production de marchandises d'exportation.

Au moment où nous rédigeons ce profil, l'économie du Canada de même que celle des États-Unis montrent des signes de redressement, à la suite d'une période de récession.



En plus d'avoir vu leurs carnets de commandes diminuer, les entreprises du secteur des automobiles ont dû subir des pressions sous-jacentes les incitant à une restructuration à long terme. Dans certains cas, ces pressions cycliques ont eu pour effet d'accélérer le processus d'adaptation et de restructuration. Avec les signes de relance, même s'ils sont encore irréguliers, la perspective à moyen terme va s'améliorer. L'effet du phénomène sur ce secteur industriel dépendra du rythme même de la relance.

Évaluation de la compétitivité

En général, l'industrie canadienne de l'automobile (de propriété américaine ou asiatique) est actuellement compétitive en Amérique du Nord. Ces dernières années, les sociétés américaines et asiatiques ont réalisé des investissements importants au Canada afin d'assurer la compétitivité et la rentabilité de leurs usines de montage. Deux usines plus petites et plus anciennes pourraient être fermées, mais les 15 autres semblent pouvoir compter sur des mandats d'exclusivité assurés à moyen terme, ayant pour la plupart fait l'objet d'investissements majeurs au cours de la dernière décennie. Mais, lorsque les modèles fabriqués atteindront la fin de leur cycle de production, ces installations devront concurrencer les autres usines nord-américaines pour obtenir de nouveaux mandats d'exclusivité.

L'ALE a réduit le nombre d'obstacles au commerce et renforcé la formule du marché rationalisé à l'échelle de l'Amérique du Nord pour les produits de l'automobile. Cependant, étant donné l'internationalisation de cette industrie, les sociétés qui la composent et le gouvernement devront collaborer pour maintenir la compétitivité du Canada dans le domaine de l'automobile, non seulement en Amérique du Nord, mais également sur les marchés internationaux.

Compte tenu de la situation décrite ci-dessus, l'industrie canadienne fait face à un certain nombre de défis fondamentaux. Elle devra poursuivre ses investissements au Canada pour agrandir et moderniser ses installations de manière à les conserver compétitives sur le plan international, continuer d'appliquer des méthodes de gestion du personnel permettant d'améliorer la productivité, et maintenir sa productivité à un niveau concurrentiel.

Pour plus de renseignements sur ce dossier ou sur les études sectorielles d'ISTC (page 12), s'adresser à la

Direction générale du transport routier, urbain et ferroviaire
Industrie, Sciences et Technologie Canada

Objet : Automobiles

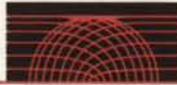
235, rue Queen

OTTAWA (Ontario)

K1A 0H5

Tél. : (613) 954-4261

Télécopieur : (613) 952-8088



PRINCIPALES STATISTIQUES^a

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Établissements	8	8	8	14	14	15	15
Emploi	42 488	45 954	46 844	48 441	50 822	51 544	49 657
Expéditions (millions de \$)	15 064	19 469	22 218	22 568	20 189	25 842	26 010
PIB ^b (millions de \$ constants de 1981)	1 716,4	1 968,0	2 036,9	1 880,5	1 688,4	2 025,5	1 959,4
Investissements ^c (millions de \$)	463,2	256,1	663,9	1 908,6	1 544,0	1 911,6	1 422,7
Bénéfices après impôts ^d (millions de \$)	808,2	1 607,0	1 128,0	717,9	198,6	n.d.	n.d.

^aLes données sur les établissements, les emplois et les expéditions sont des estimations d'ISTC et ne comprennent pas les camions lourds et les autobus. Pour des statistiques sur l'industrie, voir *Industries du matériel de transport*, n° 42-251 au catalogue de Statistique Canada, annuel, CTI 3231 (Industrie des véhicules automobiles).

^bVoir *Produit intérieur brut par industrie*, n° 15-001 au catalogue de Statistique Canada, mensuel. Les données se rapportent à la CTI 3231 (Industrie des véhicules automobiles).

^cVoir *Dépenses d'immobilisations et de réparations, sous-industries manufacturières, perspective*, n° 61-214 au catalogue de Statistique Canada, annuel. Les données se rapportent à la CTI 3231 (Industrie des véhicules automobiles).

^dEstimations d'ISTC.

n.d. : non disponible

STATISTIQUES COMMERCIALES^a

	1983	1984	1985	1986	1987	1988 ^b	1989 ^b
Exportations (millions de \$)	10 870	15 404	17 769	18 934	15 130	22 695	21 909
Expéditions intérieures (millions de \$)	4 194	4 065	4 449	3 634	5 059	3 147	4 101
Importations (millions de \$)	6 871	8 761	11 295	12 893	13 434	14 001	16 656
Marché canadien (millions de \$)	11 065	12 826	15 744	16 527	18 493	17 148	20 757
Exportations (% des expéditions)	72,2	79,1	80,0	83,9	74,9	87,8	84,2
Importations (% du marché canadien)	62,1	68,3	71,7	78,0	72,6	81,6	80,2

^aVoir *Exportations par marchandise*, n° 65-004 au catalogue de Statistique Canada, mensuel, et *Importation par marchandise*, n° 65-007 au catalogue de Statistique Canada, mensuel.

^bIl importe de noter que les données de 1988 et des années ultérieures se fondent sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH). Avant 1988, les données sur les expéditions, les exportations et les importations étaient classifiées selon la Classification des produits industriels (CPI), la Classification des marchandises d'exportation (CME) et le Code de la Classification canadienne pour le commerce international (CCCCI), respectivement. Bien que les données soient présentées comme une série chronologique, nous rappelons que le SH et les codes de classification précédents ne sont pas entièrement compatibles. Ainsi, les données de 1988 et des années ultérieures ne traduisent pas seulement les variations des tendances des expéditions, des importations et des exportations, mais aussi le changement de système de classification. Il est donc impossible d'évaluer avec précision la part respective de chacun de ces deux facteurs.



PROVENANCE DES IMPORTATIONS^a (% de la valeur totale)

	1985	1986	1987	1988	1989
États-Unis	76,5	73,7	71,6	72,4	73,5
Communauté européenne	5,8	7,1	6,6	5,6	4,3
Asie	17,6	19,0	20,5	21,4	21,1
Autres	0,1	0,2	1,3	0,6	1,1

^aDonnées spéciales préparées par la Direction générale du transport routier, urbain et ferroviaire. Pour des détails supplémentaires, voir *Importation par marchandise*, n° 65-007 au catalogue de Statistique Canada, mensuel.

DESTINATION DES EXPORTATIONS^a (% de la valeur totale)

	1985	1986	1987	1988	1989
États-Unis	99,6	99,6	99,5	98,6	99,1
Communauté européenne	0,4	0,2	0,2	0,5	0,2
Asie	–	–	0,1	0,1	0,2
Autres	–	0,2	0,2	0,8	0,5

^aDonnées spéciales préparées par la Direction générale du transport routier, urbain et ferroviaire. Pour des détails supplémentaires, voir *Exportations par marchandise*, n° 65-004 au catalogue de Statistique Canada, mensuel.

RÉPARTITION RÉGIONALE^a (moyenne de la période 1986–1988)

	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique
Établissements (% du total)	9	17	56	7	11
Emploi (% du total)	X	X	85	X	X
Expéditions (% du total)	X	X	89	X	X

^aVoir *Industries du matériel de transport*, n° 42-251 au catalogue de Statistique Canada, annuel.

X : confidentiel



PRINCIPALES SOCIÉTÉS

Nom	Pays d'appartenance	Emplacement des principaux établissements
CAMI Automotive Inc.	États-Unis Japon	Ingersoll (Ontario)
Chrysler Canada Ltd.	États-Unis	Windsor (Ontario) Brampton (Ontario) Bramalea (Ontario)
Ford Motor Company of Canada, Limited	États-Unis	Oakville (Ontario) St. Thomas (Ontario)
General Motors of Canada Limited	États-Unis	Oshawa (Ontario) Scarborough (Ontario) Sainte-Thérèse (Québec)
Honda of Canada Mfg. Inc.	Japon	Alliston (Ontario)
Hyundai Auto Canada Inc.	République de Corée	Bromont (Québec)
Toyota Motor Manufacturing Canada Inc.	Japon	Cambridge (Ontario)
Volvo Canada Ltd.	Suède	Halifax (Nouvelle-Écosse)

ASSOCIATIONS DE L'INDUSTRIE

Japan Automobile Manufacturers Association of Canada
2, avenue Sheppard est, bureau 1406
WILLOWDALE (Ontario)
M2N 5Y7
Tél. : (416) 222-9515
Télécopieur : (416) 226-6774

Société des fabricants de véhicules à moteur
25, rue Adelaide est, bureau 1602
TORONTO (Ontario)
M5C 1Y7
Tél. : (416) 364-9333
Télécopieur : (416) 367-3221



INITIATIVES ET ÉTUDES SECTORIELLES

Les publications suivantes sont disponibles au Centre de services aux entreprises d'ISTC le plus proche (voir les adresses au verso de la page couverture).

Compétences canadiennes en matière de R.-D. dans l'industrie automobile

Répertoire des spécialistes des centres de recherche et de développement dans l'industrie, les universités et les associations.

A Comparison of the Tax Incentives for Performing Research and Development in Canada and the United States

Résumé des crédits d'impôt et des mesures fiscales destinées à stimuler la R.-D. dans l'industrie de l'automobile. Établi par la firme comptable Deloitte et Touche.

International Competitiveness of Canadian Research and Development Tax Incentives

Comparaison, par pays et par province, des mesures fiscales d'incitation à la R.-D. en vigueur au Canada. Préparée par le Conference Board du Canada.

Product and Process Development in the Canadian Automotive Industry

Compte-rendu des publications existantes sur le développement des produits et des procédés, et description des méthodes actuellement en usage au Canada.

Product Research and Development in the Canadian Automotive Industry: Sources and Availability of Funds from an Automotive Industry Perspective

Répertoire et brève description des sources de financement auxquelles peut faire appel l'industrie canadienne de l'automobile.

Restructuring in the North American Automotive Industry

Deuxième édition d'un rapport qui brosse un tableau d'ensemble de l'industrie nord-américaine de l'automobile (capacité de production et prévisions de ventes), et présente un état de la situation de chaque usine de montage canadienne.

L'initiative suivante est appuyée par Industrie, Sciences et Technologie Canada.

Le Comité consultatif sur l'automobile

Ce comité regroupe des cadres supérieurs des syndicats et de l'industrie, qui agissent à titre de conseillers sur diverses questions touchant l'industrie. Les sous-comités du Comité consultatif sur l'automobile collaborent avec le Ministère à des projets portant sur la recherche et le développement, l'environnement, les statistiques et l'information, et les carburants de substitution.

Imprimé sur du papier contenant des fibres recyclées.

