


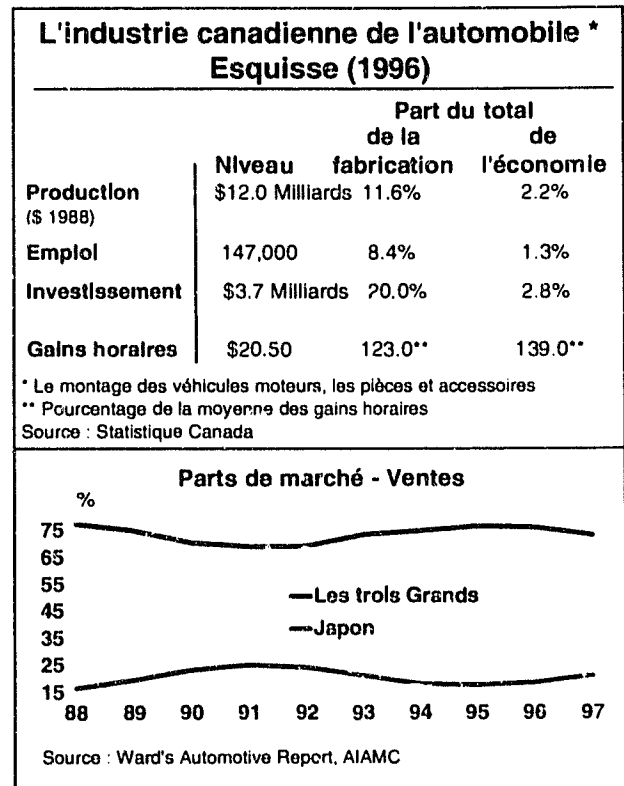
La compétitivité du secteur canadien de l'automobile
Faits saillants

- 
- Des coûts de main-d'oeuvre concurrentiels**
 - Un niveau de productivité élevé**
 - Une fiscalité des entreprises avantageuse**
 - Un excellent climat d'affaires**

L'industrie canadienne de l'automobile se porte bien

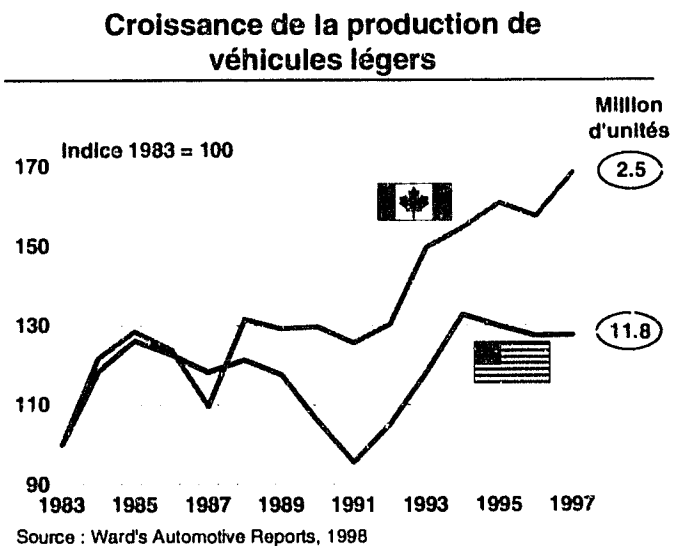
L'industrie de l'automobile est un secteur clé de l'économie canadienne

- L'industrie de l'automobile - véhicules automobiles, pièces et accessoires - contribue de façon significative à l'économie canadienne.
 - Elle génère près de 150 000 emplois.
 - En outre, ces emplois sont très productifs et bien rémunérés - 39 % supérieur au salaire moyen dans l'économie.
- En général, les parts de marché des ventes fluctuent d'une année à l'autre et peuvent offrir une fausse interprétation des tendances à long terme si l'on ne s'appuie que sur les données d'une seule année.
 - De fait, la part de marché des fabricants japonais a augmenté de 2,6 points de pourcentage (pour atteindre 21,3 %) en 1997, alors que celle des trois Grands a augmenté de 4,3 points de pourcentage (pour se situer à 73,3 %) depuis 1991.



La production atteint un sommet...

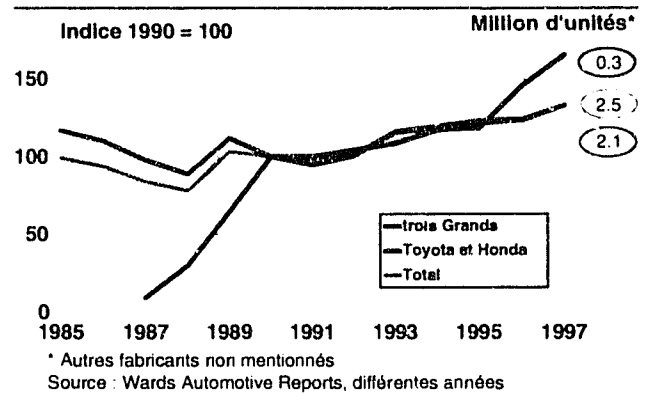
- De nombreux indices démontrent que l'industrie de l'automobile au Canada est fort compétitive :
 - Depuis 1983, la fabrication des véhicules a augmenté en moyenne deux fois plus rapidement qu'aux États-Unis.
 - De plus, les expéditions réelles des pièces a augmenté en moyenne de 6,8% par année entre 1983 et 1997.



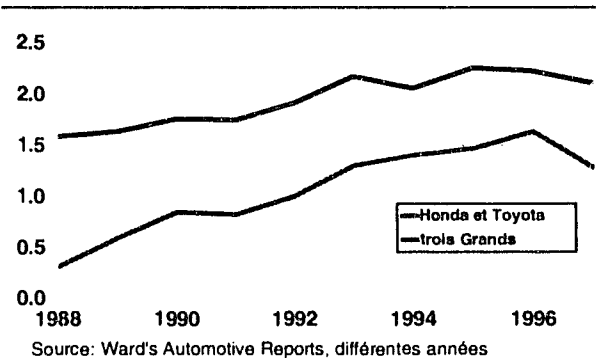
...chez tous les grands fabricants d'automobiles

- La production de tous les principaux fabricants d'automobiles a augmenté de façon constante au cours des dernières années.
- Les fabricants d'automobiles des trois Grands produisent deux fois plus de véhicules au Canada qu'ils en vendent.
 - Honda et Toyota ont accéléré leur production de façon significative au Canada au cours des dernières années.

Croissance de la production - Fabricants canadiens d'automobiles



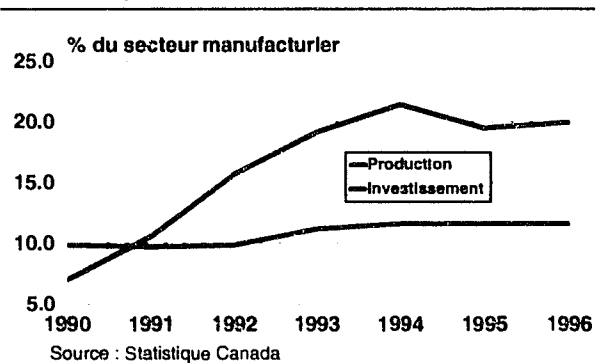
Ratio de la production de véhicules aux ventes - Canada



L'investissement de l'industrie automobile est vigoureux

- L'industrie automobile représente le plus important investisseur du secteur manufacturier.
 - Récemment, la part de l'investissement de l'industrie automobile a représenté presque le double de sa part de la production du secteur manufacturier.
 - En fait, l'industrie automobile a investi plus que toute autre industrie manufacturière au cours des deux dernières années.

Parts de la production et de l'investissement - Industrie automobile



Le Canada offre de faibles coûts d'assemblage

Des coûts de main-d'oeuvre concurrentiels...

- Au Canada, les coûts de main-d'oeuvre des usines d'assemblage d'automobiles des trois Grands sont environ 25 p. 100 inférieurs à ceux des États-Unis (selon une valeur de 73 cents U.S. du dollar canadien)*.

- Quarante p. 100 de cet avantage provient du système des soins de santé financé par le gouvernement.

* En ce qui a trait à Honda et Toyota, l'avantage serait de l'ordre de 20 p. 100.

...et des travailleurs productifs...

- Les usines d'assemblage au Canada sont, en moyenne, légèrement plus productives que celles des États-Unis - un avantage de 5 p. 100.

- De plus, les gains de productivité ont été réalisés plus rapidement au Canada au cours des dernières années - 8,9 p. 100 par rapport à 6,6 p. 100 aux États-Unis au cours de la période de 1993 à 1996.

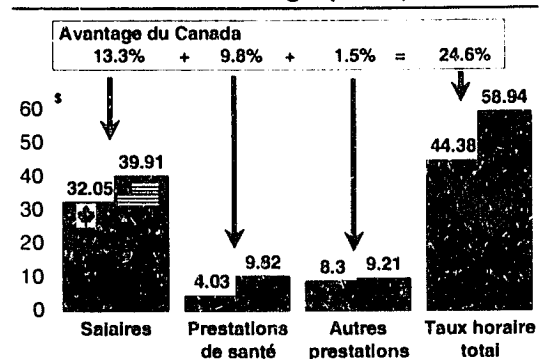
- Les usines d'assemblage d'automobiles de Chrysler, de GM et de Toyota les plus productives en Amérique du Nord sont situées au Canada.

...se traduisent par des coûts d'assemblage inférieurs au Canada

- Il en coûte 433 dollars de moins en main-d'oeuvre pour assembler une automobile au Canada qu'aux États-Unis.

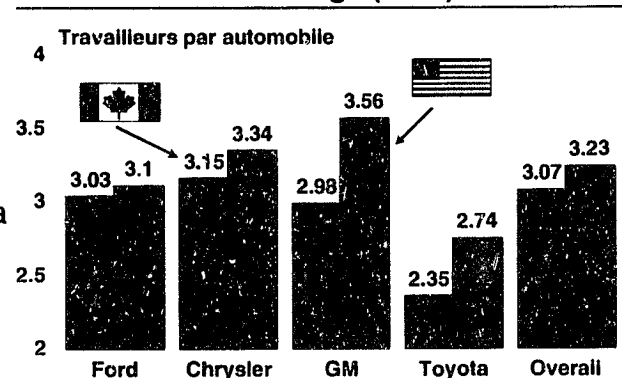
En ce qui a trait à l'assemblage de voitures, le Canada possède un avantage en termes de coûts de main-d'oeuvre de près de 30 p. 100.

Coûts horaires de main-d'oeuvre* - Assemblage (1996)



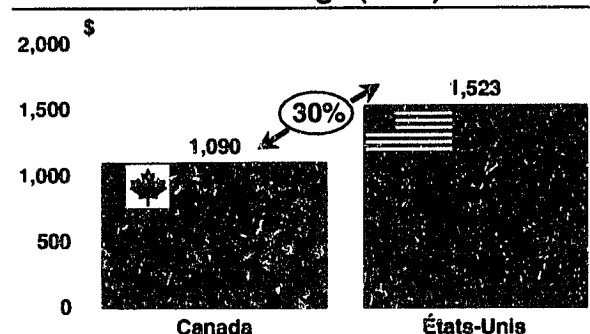
* Selon le taux de change de 1996 (0,73)
Source : rapport provisoire présenté à la direction du Comité consultatif sur l'automobile (CCA) sur le réinvestissement du montage.

Productivité de main-d'oeuvre - Assemblage (1996)



Source : Rapport Harbour 1997

Coûts de main-d'oeuvre par véhicule - Assemblage (1996)*



* Selon le taux de change de 1996 (0,73). En raison de la productivité élevée au Canada, la valeur du dollar canadien devrait atteindre 1,02 \$ pour éliminer l'avantage du Canada.
Source : Rapport provisoire présenté à la direction du CCA sur le réinvestissement du montage, rapport Harbour 1997.

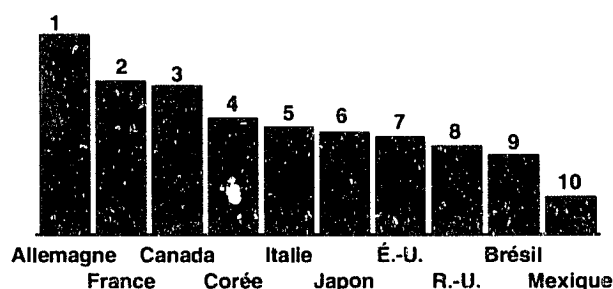
De plus, le produit d'une main-d'oeuvre spécialisée est de plus grande qualité

- Le Canada se place au troisième rang des pays fabricants d'automobiles quant à la disponibilité de travailleurs spécialisés - tandis que les États-Unis se placent au septième rang.

- Les usines canadiennes d'assemblage d'automobiles ont deux fois plus de chance d'être reconnues pour leur excellence par rapport à celles des États-Unis. Cet avantage témoigne de la qualité de la main-d'oeuvre canadienne.

- Le Canada a reçu sept des 25 prix attribués depuis 1990 par J.D. Power, bien qu'il ne détienne que 14 des quelques 70 usines d'assemblage de véhicules légers de l'Amérique du Nord.

Disponibilité de la main-d'oeuvre spécialisée - 1997
Rang parmi les pays fabricants d'automobiles



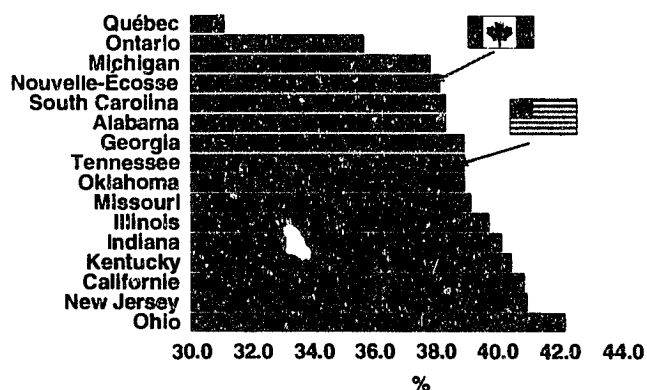
Source : Selon le World Competitiveness Yearbook, 1997

Le Canada offre une fiscalité des entreprises avantageuse

Un régime d'impôt sur le revenu des sociétés compétitif...

- Les juridictions canadiennes se comparent avantageusement aux juridictions d'assemblage d'automobiles de l'Amérique du Nord en terme d'impôt sur les revenus.

Taux d'imposition sur le revenu des sociétés* - 1997
(Juridictions d'assemblage d'automobiles)

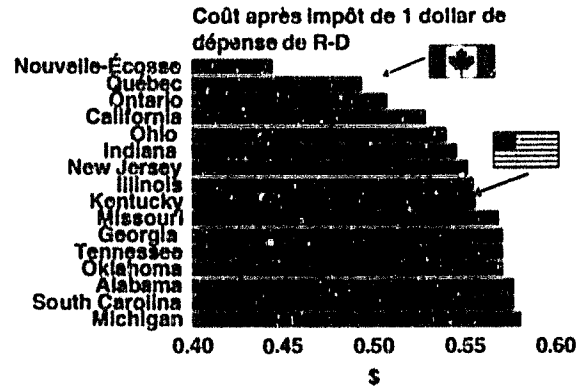


* Taux d'imposition fédéral, provincial (ou État) et local combiné des grandes compagnies de fabrication et de traitement au 1er avril 1997.
Source : KPMG (1997)

...et un régime fiscal s'appliquant à la R-D généreux...

- Le régime fiscal canadien s'appliquant à la R-D est plus généreux que celui des États-Unis - il offre une radiation immédiate et entière de toutes les dépenses de biens d'équipement consacrés à la R-D et des crédits d'impôts appréciables.

**Compétitivité relative du régime fiscal s'appliquant à R-D* (1996)
(Juridictions d'assemblage d'automobiles)**

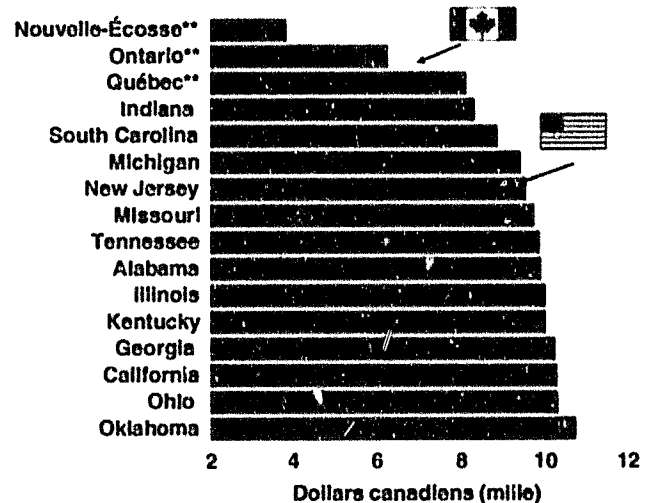


* Selon les grandes compagnies de fabrication
Source: Conference Board of Canada, 1997

...et des taxes sur la masse salariale plus faibles

- Les taxes sur la masse salariale payées par l'employeur pour un travailleur type de l'automobile sont moins élevées dans les juridictions canadiennes que dans celles des États-Unis.

**Taxes sur la masse salariale*
(Juridictions d'assemblage d'automobiles)**



* Comprend les estimations des contributions des employeurs au régime fédéral de la sécurité sociale, y compris Medicare, l'assurance-emploi fédérale, provinciale/d'État, et autres taxes sur la masse salariale y compris les primes d'indemnité pour les accidents de travail. S'applique aux rémunérations d'une industrie type d'assemblage d'automobiles qui s'établissent à 68 000 \$CAN au Canada et à 60 000 \$US aux États-Unis. Ces données sont fondées sur le taux d'échange de 1996, soit 0.73.

** Il est prévu que les taux canadiens des RRQ/RPC augmenteront au cours des 5 prochaines années. Ces augmentations auront pour effet de hausser les prélevements d'environ 700 dollars.

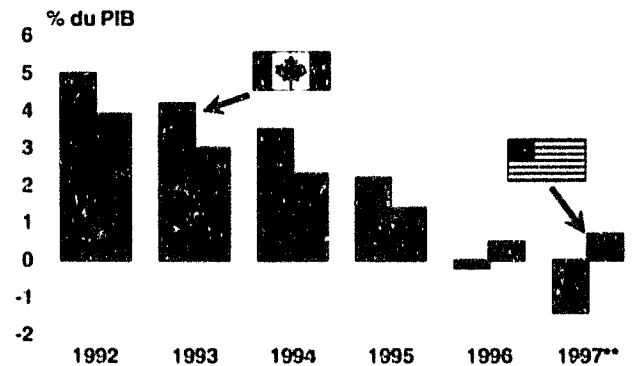
Source: Calculs d'Industrie Canada selon KPMG Management Consulting (1997) et Oregon Department of Consumer & Business Services d.s.a.

Le Canada offre un excellent climat d'affaires

Une situation fiscale équilibrée...

- Le Canada a effectué un redressement spectaculaire de sa situation budgétaire.
- Le Canada est le seul pays du G7 qui affiche un surplus des besoins financiers fédéraux.
- Le Canada est aussi le seul pays du G7 qui affiche, cette année, un surplus assez important de son solde global gouvernemental sur la base des comptes nationaux.

Déficit du gouvernement fédéral*



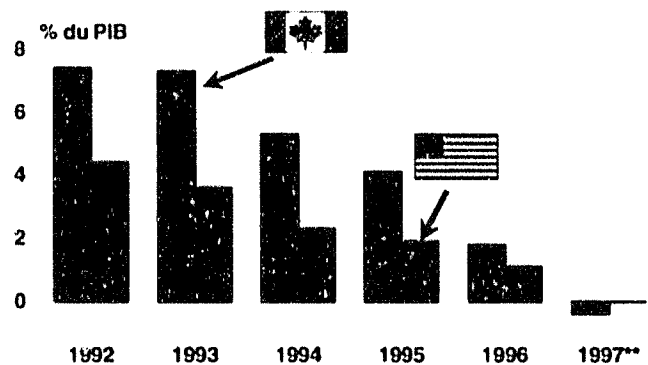
* Base des besoins financiers

** Projections

Source Ministère des Finances, Canada, février 1998

US Congressional Budget Office

Déficit global du gouvernement*



* Comprend celui des gouvernements fédéral, provinciaux/des États et locaux

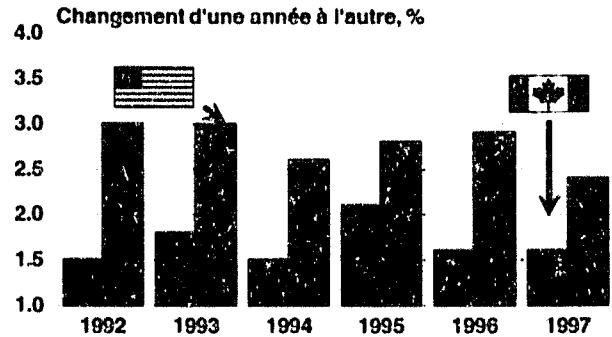
** Projections

Source Perspectives économiques de l'OCDE, décembre 1997

...et une faible inflation des prix...

- Au cours des cinq dernières années, le taux d'inflation canadien se situait en moyenne à 1,5 p. 100 - l'un des taux les plus bas au monde.
- Au cours de cette période, le taux d'inflation canadien a été de 40 p. 100 inférieur à celui des États-Unis.

Inflation

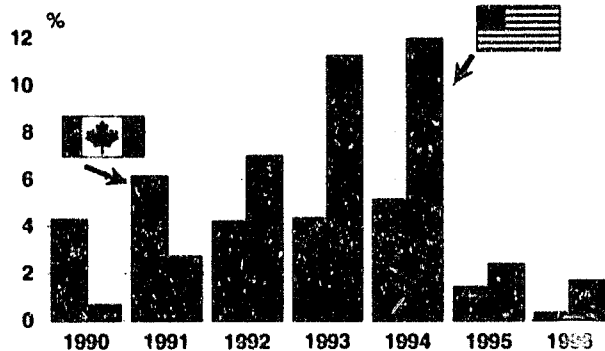


Source : Statistique Canada et Federal Reserve Bank of St-Louis

...et des salaires...

- L'augmentation des salaires dans l'industrie des véhicules automobiles aux États-Unis a dépassé, au cours des dernières années, celle des industries de véhicules automobiles canadiennes.

Augmentation des gains horaires de l'industrie de l'automobile* (en dollars canadiens)

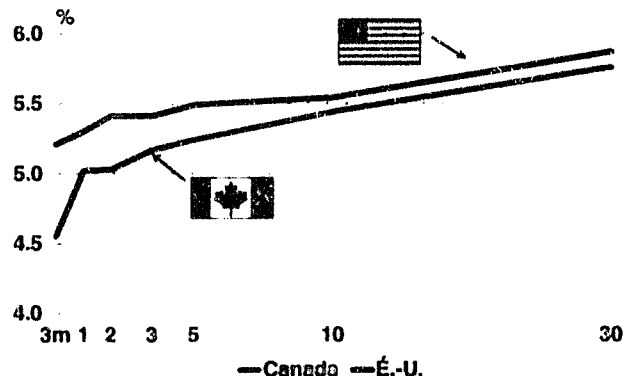


* Les pièces et le montage des automobiles
Source : Statistique Canada et US Bureau of Labor Statistics

...ramène les taux d'intérêt près de leurs niveaux historiques les plus bas

- L'équilibre budgétaire et la faible inflation au Canada se traduisent en un écart entre les taux d'intérêt canadiens et américains.
- La courbe de rendement du Canada est inférieure à celle des États-Unis pour toutes les échéances.

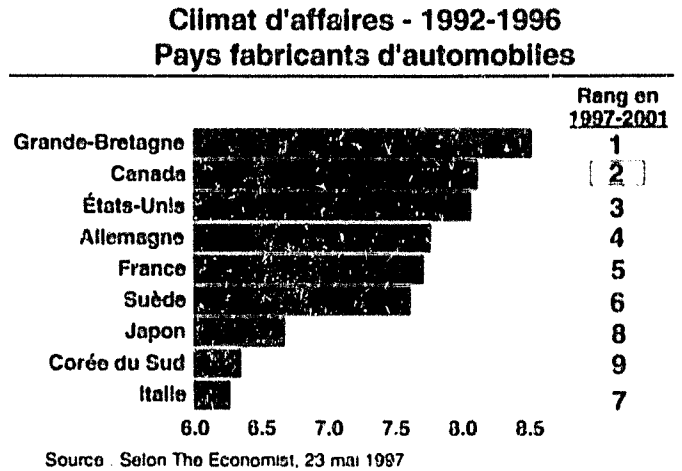
Courbes de rendement Canada - États-Unis, 20 février 1998



Source : La Banque du Canada, Federal Reserve Bank of St-Louis

Dans l'ensemble, le Canada offre un excellent climat d'affaires

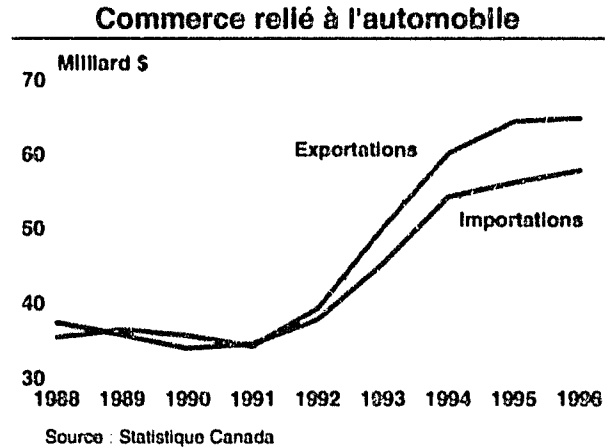
- Le climat d'affaires du Canada occupe la seconde place parmi les pays fabricants d'automobiles pour les cinq prochaines années - devançant les États-Unis qui occupent la troisième place.



L'industrie de l'automobile a particulièrement tiré avantage de la mondialisation

Le commerce est en essor

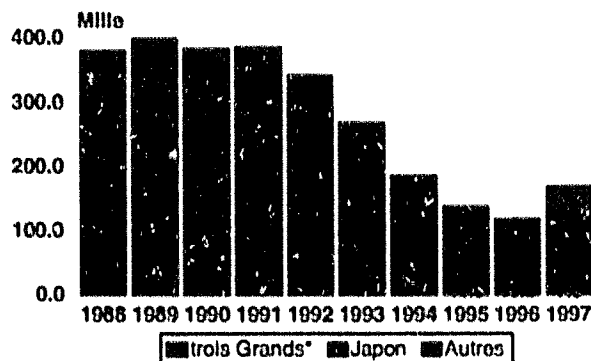
- Le commerce relié à l'automobile a augmenté depuis la fin des années 1980, principalement suite à l'intégration accrue de l'industrie en Amérique du Nord.
- Les exportations reliées à l'automobile ont augmenté de 80 p. 100 depuis 1990, alors que les importations se sont accrues de 70 p. 100.



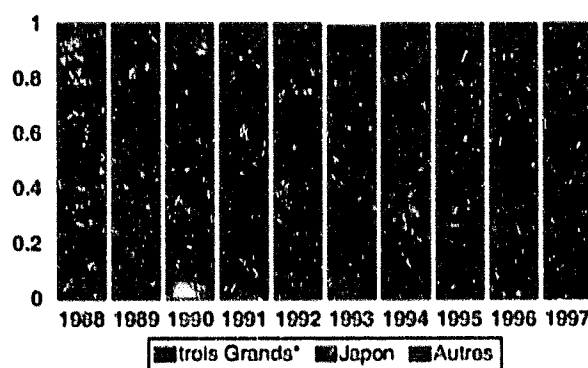
La production intérieure a déplacé les importations

- Les importations ont baissé de 56 p. 100 depuis 1988 alors que la production japonaise au Canada (et aux États-Unis) augmentait.
- Cependant, les importations de voitures japonaises représentent le gros des importations totales.
- L'augmentation de la part des importations japonaises au cours des dernières années est principalement attribuable à de nouveaux créneaux de véhicules comme les voitures utilitaires sport.

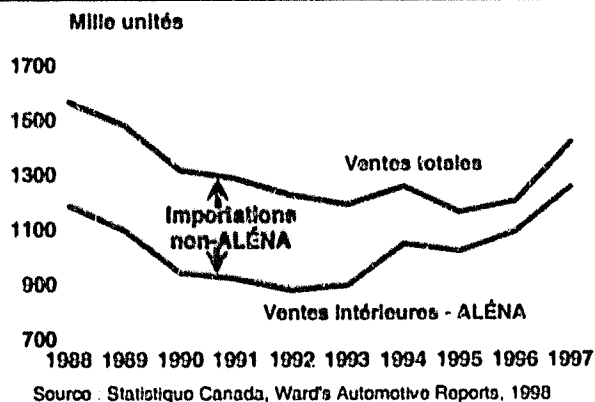
Importations des véhicules automobiles - Canada



Parts des importations - Canada



Ventes et importations de véhicules automobiles - Canada



Assurer la compétitivité du secteur canadien de l'automobile
Orientations futures



L'industrie de l'automobile a identifié une cinquantaine de questions relatives à ce secteur et a ciblé, en priorité, les quatre domaines suivants :

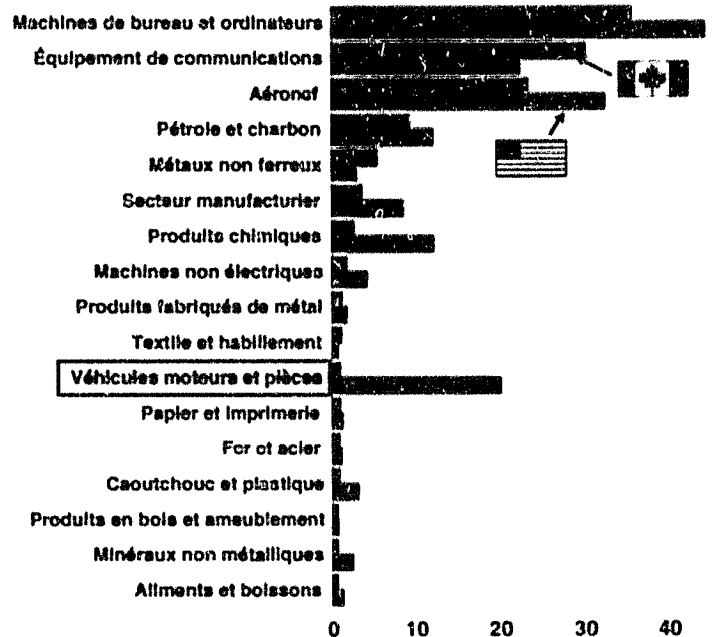
- Innovation
- Ressources humaines
- Normes et règlements, et
- Politique commerciale

Priorité : Stimuler l'innovation

Le secteur canadien de l'automobile doit devenir plus novateur

- L'innovation est essentielle pour assurer la viabilité à long terme du secteur de l'automobile.
- Cependant, ce secteur ne réalise que de faibles investissements dans la R-D en comparaison à celui des États-Unis.
 - En termes relatifs, le secteur canadien de l'automobile investit quatre fois moins dans la R-D que la moyenne des compagnies canadiennes de fabrication, et 25 fois moins que le secteur américain de l'automobile.

Taux d'investissement en R-D* du secteur manufacturier, 1990-1993

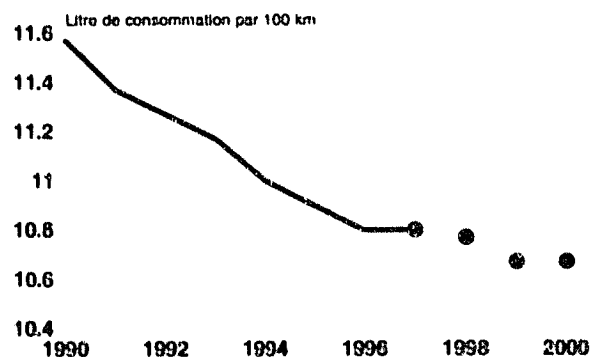


* Dépenses en R-D en tant que pourcentage de la production
 Source: Surendra Gera, Wuiong Gu et Frank C. Leo, *Technologie de l'information et croissance de la productivité: une analyse empirique pour le Canada et les États-Unis*, Industrie Canada, 1997

Développer des technologies de transport plus propres constitue un défi mondial qu'il faut relever

- Développer des technologies durables du point de vue environnemental devient un objectif de plus en plus important.
 - La Convention de Kyoto sur les changements climatiques obligera le Canada à réduire les émissions de 6 p. 100 avant l'an 2010.
- Le Canada devrait profiter de son avance dans certaines technologies importantes (p. ex. les piles à combustible) et saisir l'avantage ainsi offert pour élargir ses connaissances et accentuer ses efforts dans d'autres créneaux.

Moyenne de consommation d'essence de l'ensemble des véhicules destinés à rouler sur la voie publique



Source: Association canadienne des fabricants de véhicules

Initiatives d'innovation

- Nous sommes à :
 - concevoir un système national de l'innovation;
 - mettre l'accent sur la science et la technologie en établissant des liens à l'échelle internationale;
 - créer des partenariats entre les universités, l'industrie et le gouvernement.
- Le programme Partenariat Technologique Canada offre de nouvelles possibilités incontestables quant au partage des risques reliés aux nouvelles technologies (p.ex. GFI Control Systems, Inc. - systèmes d'alimentation par injection pour carburants de remplacement).
- Le Canada doit s'impliquer davantage dans des projets de «voitures propres».

Innovation (Quelques Initiatives)	
_____	Crédits d'Impôts en R-D
_____	Fondation canadienne pour l'Innovation - création d'une infrastructure de recherche
_____	Programme Partenariat Technologique Canada - création et commercialisation de nouvelles technologies
_____	Fonds de bourses d'études du millénaire
_____	Programme d'aide à recherche industrielle (PARI)
_____	Groupes de technologie manufacturière
_____	Réseau de centres d'excellence (RCE)
_____	PRECARN/Institut de robotique et de systèmes intelligents (IRIS)
_____	Table ronde interministérielle sur la recherche et le développement de l'énergie (Rncan)
_____	Réseau canadien de technologie (RCT)

Défi : L'évolution rapide de la technologie, la concurrence féroce et le développement de technologies durables du point de vue environnemental exigeront des investissements accrus dans la R-D. Nous avons besoin de créer de nouveaux partenariats et de nouvelles cibles pour mettre en valeur nos habiletés dans de nouveaux créneaux.

Priorité : Répondre aux besoins en ressources humaines

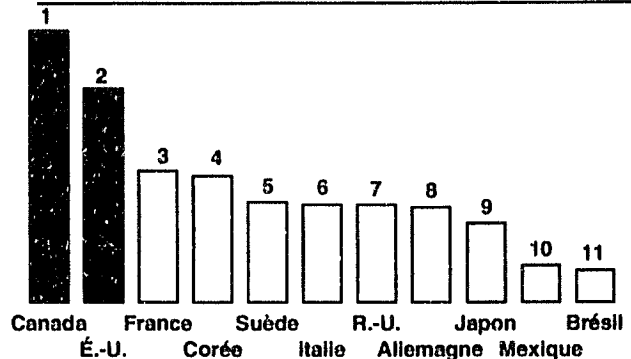
Le Canada offre une main-d'oeuvre de qualité supérieure...

- Le niveau d'habileté de la main-d'oeuvre canadienne occupe un rang très élevé en comparaison des pays concurrents.
- Le Canada occupe le premier rang au monde en termes de nombre d'inscriptions postsecondaires.
- De plus, il occupe la troisième place parmi les pays fabricants d'automobiles quant à la disponibilité de travailleurs spécialisés, derrière l'Allemagne et la France, alors que les États-Unis tiennent le septième rang.

...mais a besoin de concentrer davantage ses efforts sur l'amélioration des habiletés

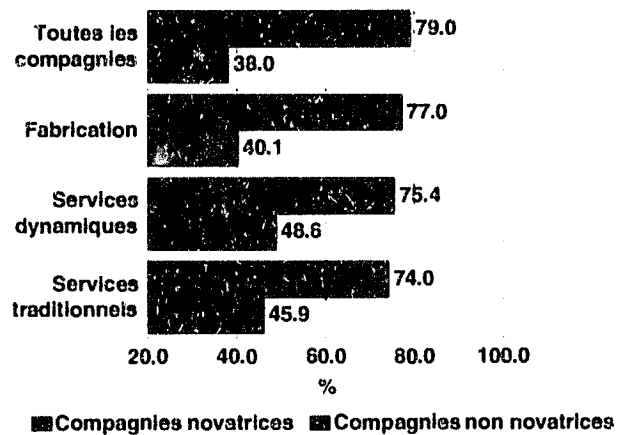
- Innovation, ressources humaines et compétitivité vont de pair - nous devons élargir nos champs de compétence.
- Les compagnies novatrices dans la fabrication et les services sont presque deux fois plus susceptibles de s'engager dans des activités de formation que le compagnies non novatrices.
- En outre, le Canada se place au centre de l'échelle des pays fabricants d'automobiles par rapport aux efforts que l'on consacre à la formation du personnel au niveau de l'entreprise.

Travailleurs du savoir - Rang parmi les pays fabricants d'automobiles*

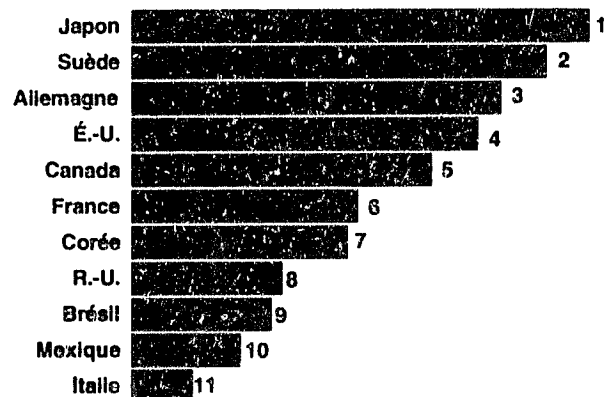


* Place du nombre d'inscriptions à l'éducation post-secondaire
Source : Global Competitiveness Report, 1997

Incidence de la formation en entreprise



Accent sur la formation du personnel Rang parmi les pays fabricants d'automobiles



Source : Global Competitiveness Report, 1997

Initiatives en matière de ressources humaines

- Créer un bassin de travailleurs hautement qualifiés constitue l'une des préoccupations majeures de tous les Canadiens. Nous sommes à mettre au point une stratégie de formation continue.
- Le gouvernement offre spécialement au secteur de l'automobile :
 - un appui financier à un modèle novateur de formation, lancé au Collège St Clair;
 - une étude à frais partagés sur le secteur de la vente au détail de l'automobile; et
 - l'établissement d'un centre multimédia du Service d'entretien et de réparation automobiles du Canada (Conseil du SERAC) dédié à la formation à distance.

Ressources humaines (Quelques initiatives)	
	Les gouvernements fédéral et provinciaux consacrent 640 millions de dollars dans l'administration d'un programme d'apprentissage et de développement d'habiletés à l'échelle nationale. Refonte du programme d'apprentissage en Ontario
	Fonds des bourses d'études millénaire
	Connectivité - Inforoute
	Bourses d'études et maître de conférence du CRSH
	Réseaux de centres d'excellence
	Débats sur la mobilité de la main-d'oeuvre du commerce intérieur
	Conseils du secteur du DRHC
	Répertoire national des diplômés

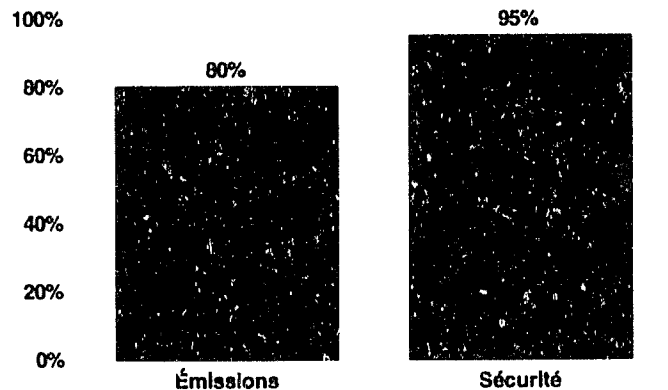
Défi: Une main-d'oeuvre hautement qualifiée est capitale pour maintenir la compétitivité de l'industrie automobile. L'industrie, les secteurs de l'éducation et de la formation, et tous les paliers gouvernementaux doivent s'assurer que le secteur de l'automobile dispose d'une main-d'oeuvre de première qualité.

Priorité : Harmoniser les normes et les règlements

La mondialisation entraîne l'harmonisation de la réglementation

- Il est essentiel de réduire les barrières techniques au commerce et le fardeau de la réglementation afin d'améliorer la compétitivité.
- Même si la plupart des normes et des règlements sont harmonisés entre le Canada et les États-Unis, il reste encore des questions importantes à régler, notamment :
 - le règlement sur le système d'information relatif aux matières dangereuses dans le lieu du travail - la non-harmonisation des fiches techniques de sécurité du matériel d'étiquetage et les interventions de formation coûtent à elles seules environ 800 000 dollars aux quatre compagnies d'assemblage d'automobiles participantes;
 - les questions relatives à l'observation des règles fiscales comme la simplification des exigences en matière de réclamation des crédits d'impôts sur la R-D;
 - la facilitation des formalités douanières.

Harmonisation des normes et des règlements - Canada et États-Unis



Source : Transports Canada

Initiatives en matière de marché

- Nous sommes à mettre en place l'encadrement et les services en matière de marché en utilisant les modèles les plus réputés au monde.
- Les normes et les règlements qui s'appliquent au secteur de l'automobile sont examinés régulièrement par le biais d'un grand nombre d'initiatives, y compris :
 - le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME);
 - le Comité consultatif sur l'automobile (CCA).
- Il y a aussi des forums sur l'harmonisation mondiale auxquels participe le Canada :
 - la Commission économique des Nations Unies pour le groupe de travail 29 sur l'Europe offre un forum pour l'uniformisation des règlements sur les véhicules et les pièces (le Canada n'a présentement qu'un rôle d'observateur); et
 - le Dialogue transatlantique d'affaires.

Marché (Quelques initiatives)	
	Douanes 2000 (Revenu Canada - faciliter le passage frontalier)
	Le Conseil des normes automobiles de l'ALÉNA
	Le CCME - Groupe de travail sur l'établissement des normes en matière d'émissions et de pétrole
	Le CCA (Comité sur les normes et les règlements)
	Comité conjoint entre l'industrie et le gouvernement - technologie du contrôle du transport du pétrole et des véhicules automobiles
	La simplification du système d'information relatif aux matières dangereuses dans le milieu de travail
	Les normes - modifications de la Loi sur le Conseil canadien des normes.

Défi : Il est de toute importance que les gouvernements mettent en place un encadrement de premier ordre qui vise à stimuler l'innovation, la croissance et la prise de risque pour répondre aux besoins de la société.

Priorité : Ouvrir les marchés

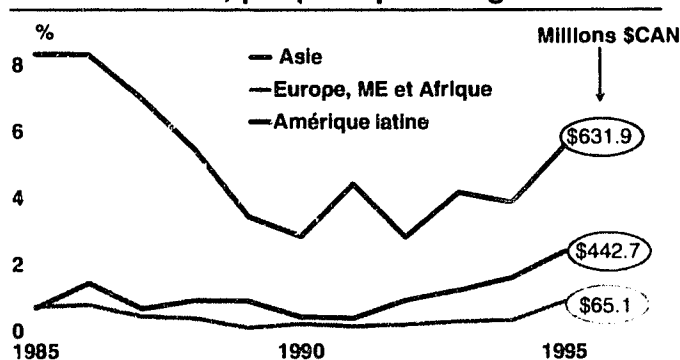
L'accès au marché est primordial

- Il est essentiel de réduire les tarifs internationaux et les autres barrières commerciales et d'accroître les investissements directs à l'étranger pour stimuler le transfert de la technologie, la croissance du commerce et la compétitivité du secteur de l'automobile.
- Les accords de libre-échange (p. ex. ALÉ, ALÉNA, Canada-Chili) ont accru l'accès du Canada au marché de l'automobile.
- L'habileté du Canada à s'adapter rapidement aux accords commerciaux contribue à lui donner un avantage sur les États-Unis.
- Les tarifs canadiens sont parmi les plus bas au monde.

Développer les initiatives de marché

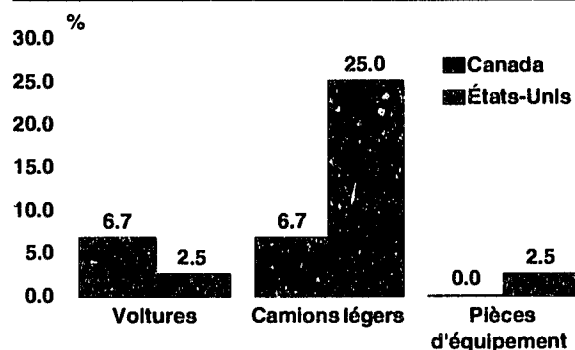
- Le rôle premier du gouvernement fédéral en cette matière consiste à assurer la mise en place d'une série de règles équitables régissant les relations économiques avec tous les partenaires commerciaux du Canada.
- Le Canada tente de renforcer des liens uniques de commerce (ALÉNA, OMC, APEC) et de mieux percer d'autres marchés, notamment les marchés réservés.

Part canadienne des exportations automobiles du G7 aux marchés de forte croissance, par principales régions



Source : Base de données sur le commerce mondial, Statistique Canada

Tarifs des véhicules automobiles (%)*, 1998



* S'appliquent aux «nations les plus favorisées»

Commerce et accès aux marchés (Quelques initiatives)

ALÉNA

Discussions de l'APEC sur la libéralisation du commerce

Accord de libre échange entre le Canada et le Chili

Discussions commerciales sur l'accès aux pays du MERCOSUR

Discussions sur un accord commercial de l'automobile entre les États-Unis et le Japon

Équipes nationales sectorielles

Missions commerciales d'Équipe Canada

Centres des occasions d'affaires internationales (IBOC)

Défi : Le gouvernement travaille de concert avec le secteur de l'automobile pour assurer et élargir l'accès du Canada aux marchés mondiaux pour ses biens et services. Nous devons continuer à travailler ensemble à se doter de stratégies bien déterminées pour ouvrir de nouveaux marchés.

Défis et perspectives

- Le Canada offre à l'industrie de l'automobile un climat d'affaires exceptionnel :
 - des coûts de main-d'oeuvre concurrentiels;
 - une forte productivité;
 - une fiscalité des entreprises avantageuse;
 - un accès aux marchés internationaux; et
 - dans l'ensemble, un excellent climat d'affaires.
- Le secteur canadien de l'automobile se porte bien et continuera à faire des gains sur les marchés internationaux à condition, toutefois, qu'il se concentre sur les nouveaux défis qu'offre la compétitivité :

Innovation :

- L'évolution technologique rapide, la concurrence féroce et le développement de technologies durables sur le plan environnemental exigent un investissement accru dans la R-D.

Ressources humaines :

- Une main-d'oeuvre hautement spécialisée est un élément capital de la compétitivité de l'industrie de l'automobile. Nous devons nous assurer que le secteur de l'automobile continue à avoir accès à une main-d'oeuvre spécialisée.

Normes et règlements :

- Il est capital que les gouvernements mettent en place un climat d'affaires de premier ordre qui servira à stimuler l'innovation, la croissance et la prise de risques, et à répondre équitablement aux besoins de la société.

Politique commerciale :

- Le gouvernement appuie le secteur de l'automobile en assurant et en élargissant l'accès du Canada aux marchés mondiaux pour ses biens et services. Nous devons continuer à participer aux discussions visant l'ouverture des marchés non traditionnels.