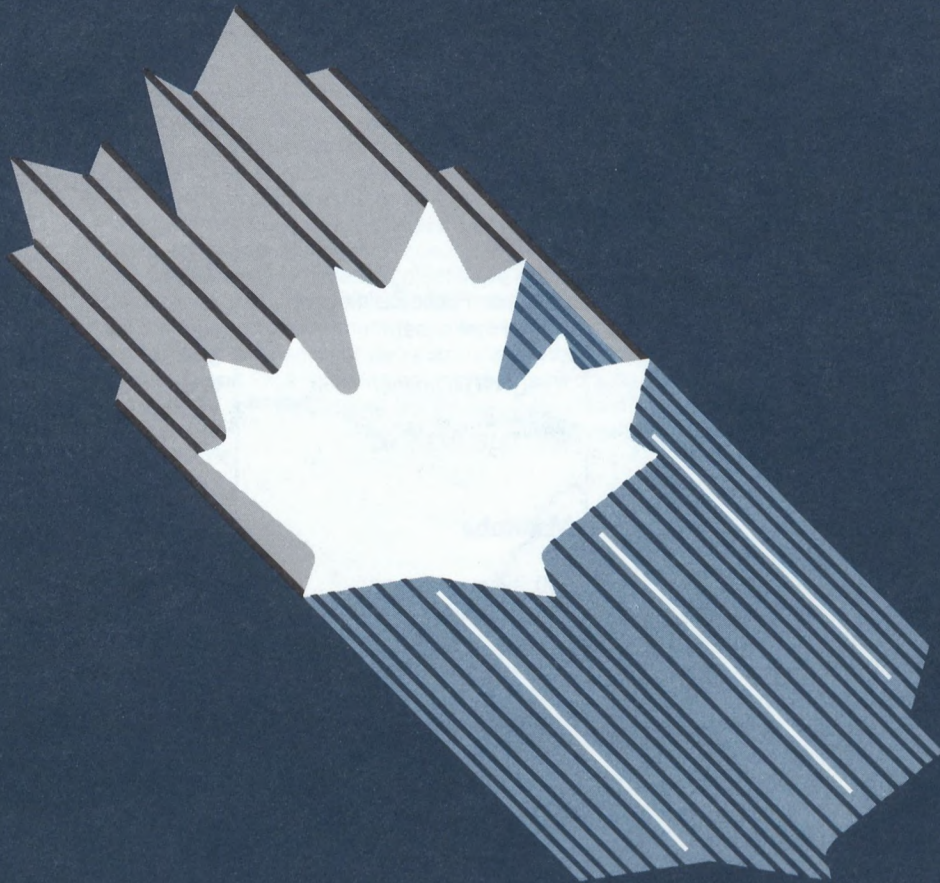


P R O F I L
D E L' I N D U S T R I E



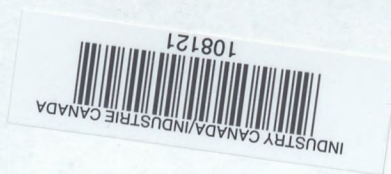
Industrie, Sciences et
Technologie Canada

Industry, Science and
Technology Canada

Pneus et chambres à air

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) 56

Nouvelle-Éc

1496, rue Low
C.P. 940, succ.
HALIFAX
(Nouvelle-Éco
B3J 2V9
Tél. : (902) 426-

Nouveau-Brun

770, rue Main
C.P. 1210
MONCTON
(Nouveau-Brunsw.
E1C 8P9
Tél. : (506) 857-64

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

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

Precambrian Building
Sac postal 6100
YELLOWKNIFE
Territoires du Nord-Ouest)
1A 1C0
Tél. : (403) 920-8568

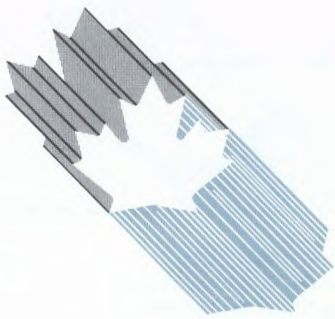


DATE DUE

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



P R O F I L

DE L'INDUSTRIE

PNEUS ET CHAMBRES À AIR

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 pneus et les chambres à air fait partie d'une série de profils préparée sur le secteur de l'automobile comprenant :

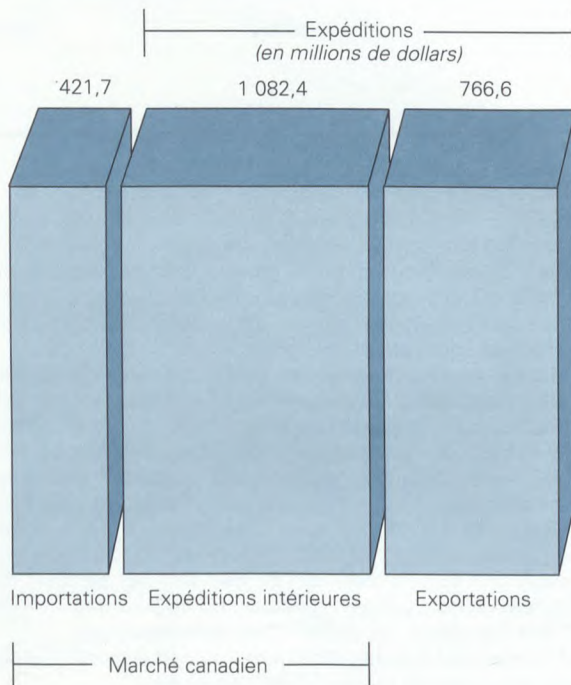
- les autobus
- les automobiles
- les camions, les poids lourds et les véhicules tous terrains
- les pièces d'automobile
- les véhicules à usages spéciaux.

1. Structure et rendement

Structure

L'industrie canadienne des pneus regroupe 5 grandes entreprises de propriété étrangère et 2 sociétés de propriété canadienne, de moindre envergure. En 1986, les expéditions s'élevaient à 1,85 milliard de dollars pour ce secteur spécialisé dans la fabrication de pneus de toutes sortes pour les voitures, les fourgonnettes, les autobus, les camions et les poids lourds. Depuis la fermeture des usines de pneus à structure diagonale, au début des années 80, la plus grande partie de la production porte sur les pneus radiaux. La production canadienne de pneus est destinée aux usines de montage des véhicules, soit le marché des pneus d'origine, environ 30 p. 100, ainsi qu'au marché des pneus de rechange ou l'après-vente, 70 p. 100.

* Estimations d'ISTC.



1986 - Importations, exportations et expéditions intérieures.

En 1986, ce secteur employait 14 000 personnes, mais le nombre d'emplois est tombé à 10 000 par suite de la fermeture de 2 usines en 1987 et en 1988. L'effectif y est plus régulièrement réparti selon les régions que dans les autres secteurs de l'industrie automobile, les installations les plus importantes étant situées en Nouvelle-Écosse, au Québec et en Ontario. Les importations, surtout en provenance des États-Unis et des pays d'Asie, atteignaient 422 millions de dollars, tandis que les exportations, surtout vers les États-Unis à titre de production pour usage interne, se chiffraient à 767 millions. Les échanges dans ce secteur se font soit directement sur le marché des pneus de rechange, soit indirectement, les pneus étant vendus comme partie intégrante de véhicules neufs. Les statistiques portant sur l'exportation des véhicules neufs font état de ventes de pneus montés sur des véhicules neufs de l'ordre de 500 millions de dollars.

Les principales entreprises de ce secteur sont Goodyear Canada et Uniroyal-Goodrich Inc., 2 sociétés américaines, General Tire, société allemande, Michelin, société française, et Firestone Tire and Rubber, propriété de Bridgestone du Japon. United Tire et Trent Rubber, les 2 entreprises canadiennes, sont de moindre envergure.

Cette industrie consomme d'importantes quantités de caoutchouc naturel et synthétique, de noir de carbone, de tissus particuliers et d'autres produits chimiques. Sauf pour le caoutchouc naturel que l'on ne trouve pas au Canada, l'approvisionnement pour la plupart des autres matières premières se fait auprès de fournisseurs canadiens, dont les activités font l'objet de profils distincts.

Rendement

Étant donné que l'industrie canadienne des pneus est dominée par des multinationales, le rendement de cette industrie ne peut s'évaluer que dans le contexte des tendances internationales, surtout au chapitre de leurs répercussions sur le marché nord-américain.

À l'échelle internationale, les années 80 ont été marquées, pour cette industrie, par une période d'adaptation due aux progrès techniques et à l'apparition de nouveaux concurrents. Deux fois plus robuste que le pneu à structure diagonale et faisant donc passer de 2 à 4 ans au moins la durée du cycle de remplacement, le pneu radial connaît une popularité qui a entraîné l'abandon du pneu à structure diagonale. Par ailleurs, les constructeurs asiatiques, offrant désormais véhicules et pneus sur le marché nord-américain, se sont emparés de plus de 30 p. 100 du marché des automobiles neuves et d'environ 10 p. 100 du marché des pneus. L'importation de véhicules montés réduit la demande pour les pneus d'origine et l'importation de pneus touche surtout le marché des pneus de rechange.

Trois changements résultent de ces tendances. Premièrement, en l'absence de demande, les usines de fabrication des pneus à structure diagonale ont dû fermer. De 1976 à 1987, plus de 25 usines en Amérique du Nord ont ainsi disparu et la U.S. International Trade Commission estime que d'autres usines sont menacées de fermeture.

Deuxièmement, au cours des années 80, le volume de la production et la rentabilité ont été faibles. La valeur totale de la production nord-américaine n'augmentait que de 15 p. 100 environ par rapport aux niveaux enregistrés lors de la récession des années 80, alors que la fabrication des pièces connaissait une hausse de 110 p. 100. De 1984 à 1986, le volume des expéditions américaines n'a pas changé et leur valeur a même connu une baisse de plus de 5 p. 100 due à la guerre des prix. Au Canada cependant, les expéditions augmentaient car les usines canadiennes, plus anciennes, continuaient à fabriquer des pneus à structure diagonale; les expéditions ont néanmoins chuté en 1987 et la fermeture de 2 usines risque de créer la même situation en 1988. Les fabricants nord-américains connaissent un taux de rendement peu élevé : moins de 4 p. 100 en moyenne aux États-Unis et moins de 1 p. 100 au Canada.

Troisièmement, les progrès techniques et l'évolution de cette industrie ont intensifié la concurrence. A long terme, seuls seront compétitifs les fabricants capables d'investir d'énormes sommes dans la construction d'usines automatisées spécialisées dans la fabrication des pneus radiaux et, dans la plupart des cas, de tisser des liens avec les producteurs étrangers. L'industrie des pneus est un secteur capitalistique, la construction d'une usine représentant un investissement de 400 à 500 millions de dollars.

Ces 2 dernières années, l'industrie mondiale des pneus a vu s'imposer 5 grandes sociétés : 2 japonaises, 1 française, 1 allemande et 1 américaine. En 1986, la société japonaise Sumitomo achetait les usines américaines et européennes de Dunlop. Bridgestone, le premier fabricant de pneus au Japon, faisait l'acquisition de Firestone Tire and Rubber. Continental Gummiwerke A.G., de la République fédérale d'Allemagne, intégrait les activités de General Corporation dans le secteur des pneus et concluait une entente de coopération avec les sociétés japonaises Yokohama et Toyo. Pour sa part, Goodyear a réussi à échapper à une prise de contrôle en 1987, mais a dû mettre fin à la diversification de ses activités pour se spécialiser dans la fabrication des pneus. Michelin a su conserver son rang à l'échelle internationale en s'appuyant sur sa solide base d'investissements. Les entreprises de moindre calibre ont aussi procédé à la rationalisation de leurs activités; citons notamment la fusion des divisions des pneus des sociétés Uniroyal et B.F. Goodrich.

Durant cette période, le rendement de l'industrie canadienne des pneus a été variable. Ainsi, au cours des années 80, la production a connu une hausse importante, passant de 1,25 milliard de dollars en 1981 à 1,85 milliard en 1986; par contre, la production américaine est restée stable. En 1987, la production canadienne n'était plus que de 1,65 milliard et elle devrait connaître une autre baisse en 1988, par suite de la fermeture de l'usine de Goodyear, à Toronto, et de celle de Firestone, à Hamilton.

2. Forces et faiblesses

Facteurs structurels

L'industrie canadienne des pneus, dominée par les filiales de multinationales, a toujours été protégée en raison des tarifs douaniers élevés. A l'exception de Michelin, en Nouvelle-Écosse, les entreprises exploitent de petites usines, avec de petits lots de fabrication, et font peu d'investissements pour renouveler leur matériel ou leurs techniques. Pour la plupart, les contrats d'exportation se limitent aux échanges internes, surtout destinés aux États-Unis. Toutes les sociétés mères des entreprises canadiennes, qu'elles soient elles-mêmes européennes, japonaises ou américaines, ont aussi d'importantes installations aux États-Unis.

Jusqu'à tout récemment encore, les sociétés mères américaines, qui dominaient ce secteur, ont profité de la situation de leurs succursales canadiennes dont les coûts de main-d'œuvre étaient moins élevés et dont les installations étaient complètement amorties et ce, pour compenser les faiblesses de la productivité et du rendement au Canada. Cette faible productivité résulte des petits lots de fabrication, de la spécialisation dans un secteur travaillistique et de l'utilisation d'un matériel plus ancien. Cette stratégie réaliste en période de « stabilité technique » n'a plus aujourd'hui sa raison d'être. Seul Michelin a fait exception à la règle. En effet, au cours des années 70, cette société ouvrait en Nouvelle-Écosse une usine de calibre international dont les activités étaient complètement rationalisées et dont le matériel de fabrication des pneus étaient sans cesse remplacé par des installations de plus en plus automatisées. La récente décision de Goodyear de construire une usine de calibre international à Napanee, en Ontario, est un autre indice du changement d'orientation de ces grandes sociétés.

La comparaison des coûts de fabrication d'une usine canadienne type et d'une installation américaine d'envergure mondiale, entièrement automatisée, fait ressortir les faiblesses de l'industrie canadienne. Les coûts de production d'un pneu se divisent à peu près également entre les coûts des matières premières et ceux de la transformation. Au Canada et aux États-Unis, le coût des matières premières est pratiquement le même, la principale matière première — le caoutchouc — étant une marchandise qui s'achète sur le marché international et dont le cours est toujours calculé en dollars américains.

Les coûts de transformation, de 15 p. 100 plus élevés au Canada qu'aux États-Unis, se répartissant comme suit : main-d'œuvre, matériel et immobilisations, R-D et résidus, seront donc fonction des coûts de la main-d'œuvre et de la productivité, du niveau des investissements ainsi que du rendement.

Les avantages dont jouissent les entreprises canadiennes — salaires moins élevés, charges réduites pour le matériel et la R-D — sont annihilés par les inconvénients — petits lots de fabrication, recours à un matériel moins récent, temps de traitement plus long et volume de résidus plus élevé.

La production journalière moyenne d'une usine canadienne n'est que de 13 500 pneus, contre 40 000 à 50 000 pneus dans une usine américaine. La durée moyenne de traitement est plus élevée de 80 p. 100, soit 17 min/pneu au Canada contre moins de 10 min aux États-Unis. Dans les usines canadiennes, le taux de résidus est supérieur d'environ 300 p. 100, en raison des lots de fabrication plus petits et des pertes résultant des nombreux changements de matériel. Les usines plus anciennes exigeant des coûts d'entretien plus élevés, les frais généraux variables liés au matériel y sont aussi supérieurs, de près de 50 p. 100.

Cependant, la réduction des frais fixes due à l'absence d'investissements dans du matériel nouveau, compense ces coûts plus élevés. De plus, selon les pratiques de chaque société, les frais de R-D imputables aux filiales peuvent être moins importants. Par contre, même si la durée du traitement est plus longue au Canada qu'aux États-Unis, les salaires sont plus bas, à cause de la valeur du dollar canadien, et les coûts de la main-d'œuvre par pneu ne sont supérieurs que de 50 p. 100.

Au total, étant donné les coûts des matières premières et de transformation — main-d'œuvre y compris —, les coûts de fabrication dans une usine canadienne type et dans une usine américaine d'envergure mondiale varient de 5 p. 100. Cependant, les usines canadiennes sont défavorisées en raison du manque de matériel de pointe et du rendement de leurs lots de fabrication.

Facteurs liés au commerce

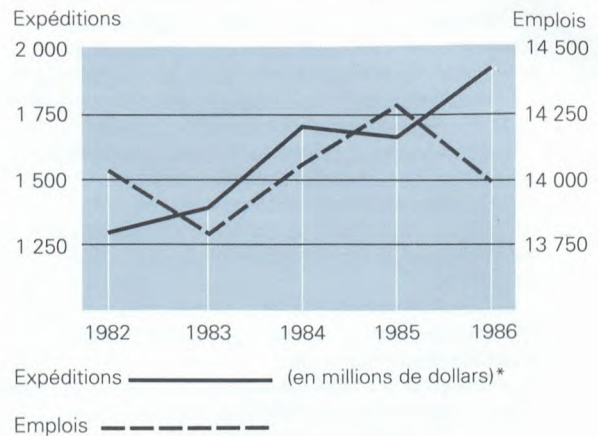
Au Canada, le tarif imposé sur les pneus et les chambres à air est de 10,7 p. 100, alors que le tarif américain est de 4 p. 100 sur les pneus et de 2,9 p. 100 sur les chambres à air. La CEE impose un tarif de 5,8 p. 100 sur les pneus et les chambres à air et le Japon, des droits variant de 5,8 à 6,5 p. 100 sur les pneus et un tarif de 6,5 p. 100 sur les chambres à air. Ces droits touchent surtout le secteur des pneus de rechange. Les pneus montés sur les véhicules neufs par des fabricants agréés en vertu du Pacte de l'automobile, entrent au Canada en franchise.

Au Canada et aux États-Unis, il n'existe pas de barrières non douanières pour le secteur des pneus. Les exportations sur le marché de la CEE sont limitées, car les dimensions des pneus et les normes en vigueur en Europe de l'Ouest sont différentes. L'accès au marché japonais est entravé par les méthodes de vérification et de distribution locale. Par ailleurs, selon la politique des sociétés mères, les filiales canadiennes exportent seulement aux États-Unis.

En vertu de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, les tarifs bilatéraux en vigueur sur les véhicules, les pièces d'origine et les pneus 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 de l'automobile 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.

L'Accord prévoit aussi que les véhicules, les pièces et les pneus exportés aux États-Unis seront régis par une nouvelle règle d'origine établissant à 50 p. 100 le contenu nord-américain, norme plus stricte que les dispositions actuelles du Pacte. Cette norme devrait faciliter l'approvisionnement en pièces et créer des débouchés pour les fournisseurs nord-américains.



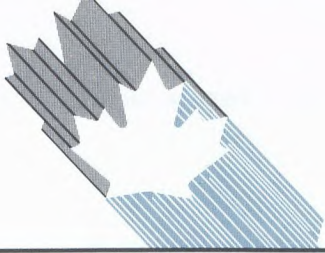
* Selon les données obtenues de cette industrie.

Facteurs technologiques

Au cours des 20 dernières années, les techniques de pointe ont changé dans l'industrie des pneus tant pour les produits que pour les procédés de fabrication. Ainsi, le pneu radial, fait de polyester, de nylon ou de rayonne et ceinturé d'acier, de fibre de verre et de rayonne, a remplacé presque entièrement le pneu à structure diagonale. La recherche et les techniques de pointe exigent d'importants investissements pour mettre au point de nouveaux composés offrant une meilleure traction, une plus grande stabilité, une accumulation réduite de la chaleur et une plus grande résistance au roulement. La recherche en ce domaine se fait au siège social des sociétés mères et non dans les usines canadiennes.

Les procédés de fabrication ont également été transformés, non seulement en raison de la fabrication des pneus radiaux, mais aussi par l'automatisation et la robotique adoptées pour améliorer la qualité, la date des livraisons et la polyvalence de la production. Le matériel moderne de fabrication des pneus coûte de 200 à 300 millions de dollars. À l'exception de Michelin, les usines canadiennes n'ont pas de matériel automatisé, car elles ont toujours hérité du matériel usagé des usines américaines.

Grâce à la polyvalence des procédés de fabrication, les fabricants peuvent désormais obtenir des économies d'échelle même avec des lots de fabrication plus petits, procédés que devraient adopter les usines canadiennes habituées à produire à une petite échelle.

**Autres facteurs**

En 1986, le gouvernement fédéral signait un protocole d'entente avec tous les fabricants canadiens de pneus et de chambres à air, protocole en vertu duquel toutes les parties convenaient de collaborer pour résoudre les difficultés auxquelles ce secteur fait face. Récemment, en réponse à la demande de cette industrie, le gouvernement a consenti des remises de droits à l'importation de pneus à toutes les entreprises qui rationaliseront leurs activités à l'échelle nord-américaine et moderniseront leurs installations.

3. Évolution de l'environnement

En raison des progrès techniques et de l'apparition de nouveaux concurrents, les années 80 ont été une époque de bouleversements pour l'industrie des pneus. Les entreprises qui ont pu survivre sont des sociétés très concurrentielles. Quatre des 5 chefs de file de cette industrie sont installés au Canada : Michelin, Goodyear et, plus récemment, Continental GummiWerke par l'acquisition de General Corporation, ainsi que Bridgestone, grâce à l'achat de Firestone.

Comparés à l'ensemble de l'industrie du pneu, les fabricants canadiens ne peuvent plus soutenir la concurrence uniquement en raison de leurs frais généraux moindres dus à leurs faibles dépenses en immobilisations et à leurs coûts de main-d'œuvre moins élevés. Ces fabricants doivent donc soit investir massivement dans de nouvelles installations au Canada ou bien se retirer d'ici peu du marché.

Au moment d'envisager ces investissements, les fabricants canadiens devront tenir compte de la demande, du taux de rendement du capital investi et de la disponibilité des fonds. Il existe en Amérique du Nord une demande pour une production accrue de pneus radiaux, surtout pour répondre aux besoins des usines de montage asiatiques installées sur ce continent. Au Canada seulement, ces usines ajouteront 450 000 unités à la production annuelle, soit environ 2 millions de pneus. Les entreprises qui cherchent la rentabilité à long terme doivent continuer à investir dans de nouvelles installations si elles veulent conserver leur rang. Au chapitre de l'investissement, les décisions prises par les conseils d'administration des grandes sociétés au cours des 2 ou 3 prochaines années engageront l'avenir de cette industrie canadienne. Ces sociétés sont prêtes à relever le défi. Ainsi, au milieu de 1988, Goodyear a annoncé la construction d'une usine ultramoderne à Napanee, en Ontario, et Michelin a indiqué son intention de continuer à investir dans son usine de Nouvelle-Écosse.

L'Accord de libre-échange prévoit l'élimination, d'ici 10 ans, des tarifs en vigueur dans le secteur des pneus. Les produits de l'automobile devront se conformer à la nouvelle règle d'origine établie à 50 p. 100 de la valeur ajoutée en Amérique du Nord, pour être admissibles au tarif préférentiel. Cette norme devrait inciter les constructeurs nord-américains spécialisés dans le montage à acheter et à installer des pneus fabriqués en Amérique du Nord.

4. Évaluation de la compétitivité

A l'exception de Michelin, bien des entreprises exploitent des usines anciennes et moins rentables. Les multinationales devront donc décider si elles vont investir dans leurs installations canadiennes ou se retirer d'ici peu. La décision de Goodyear de construire une usine à Napanee, en Ontario, et la décision de Michelin de moderniser et d'agrandir ses installations en Nouvelle-Écosse représentent des apports importants à la capacité de fabrication canadienne, capacité d'envergure mondiale.

Pour ces entreprises, qui investissent déjà au Canada ou qui comptent le faire, l'Accord de libre-échange devrait avoir des répercussions positives.

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

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

Tél. : (613) 954-3730

PRINCIPALES STATISTIQUES

CTI 1511

	1982	1983	1984	1985	1986
Établissements	13	14	14	13	13
Emplois	14 025	13 772	14 078	14 281	14 000
Expéditions**	1 288	1 371	1 697	1 653	1 849
Investissements** (1982 - 1986)	550 (cumulatif)				
Bénéfices d'exploitation**	3,1	-2,8	26,4	14,6	6,4

STATISTIQUES COMMERCIALES

	1982	1983	1984	1985	1986
Exportations**	488,4	531,2	682,6	678,0	766,6
Expéditions intérieures**	799,6	839,8	1 014,0	975,0	1 082,4
Importations**	242,2	345,6	544,0	457,0	421,7
Marché intérieur**	1 041,8	1 185,4	1 559,1	1 432,0	1 504,1
Exportations (en % des expéditions)	37,9	38,8	40,2	41,0	41,5
Importations (en % du marché intérieur)	23,3	29,2	34,9	31,9	28,0
Source des importations (en %)		É.-U.	CEE	Asie	Autres
	1982	60,0	14,0	21,2	4,8
	1983	67,5	7,8	19,1	5,6
	1984	65,3	8,8	20,6	5,3
	1985	58,5	11,3	24,4	5,8
	1986	53,4	10,1	29,7	6,8
Destination des exportations (en %)		É.-U.	CEE	Asie	Autres
	1982	94,4	0,6	0,1	4,9
	1983	96,4	1,2	0,3	2,1
	1984	96,1	0,3	1,1	2,5
	1985	92,8	0,7	3,1	3,4
	1986	95,2	0,5	2,3	2,0


RÉPARTITION RÉGIONALE — Moyenne des 3 dernières années

	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B.
Établissements (en %)	30	20	40	10	—

PRINCIPALES SOCIÉTÉS

Nom	Propriété	Emplacement
Goodyear Canada Inc.	américaine	Valleyfield (Québec) Napanee (Ontario)
Michelin Canada Inc.	française	Bridgewater, Granton et Waterville (N.-É.)
Firestone Canada Inc.	américaine	Joliette (Québec)
Uniroyal-Goodrich Canada Inc.	américaine	Kitchener-Waterloo (Ontario)
General Tire	allemande	Barrie (Ontario)
Autres sociétés		
United Tire & Rubber Co. Ltd.	canadienne	Rexdale (Ontario)
Trent Rubber Services 1978 Ltd.	canadienne	Lindsay (Ontario)

* Selon les données obtenues de cette industrie.

** Les montants indiqués sont exprimés en millions de dollars.

Les données utilisées dans ce profil proviennent de Statistique Canada.