

Mai 1992

HF1479
.P73
A814
QUEEN
c.2

CONSULTATIONS SUR LA PROSPÉRITÉ

L'Industrie canadienne de l'automobile

Contribution à



L'INITIATIVE | PROSPÉRITÉ

HF
1479
P73
A814
Queen
c.2



**L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE
ENJEUX ET SOLUTIONS**

présenté à

**L'HONORABLE MICHAEL WILSON
MINISTRE D'INDUSTRIE, SCIENCES ET TECHNOLOGIE
ET MINISTRE DU COMMERCE INTERNATIONAL**

par

**LE COMITÉ CONSULTATIF SUR L'AUTOMOBILE AUPRÈS
DU MINISTRE**

EN RÉPONSE À L'INITIATIVE PROSPÉRITÉ

Le 28 mai 1992

Le présent rapport a été rédigé par un groupe consultatif du secteur privé à la demande de l'honorable Michael Wilson, ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie et ministre du Commerce extérieur, à titre de contribution à l'Initiative de la prospérité. Il fait partie d'une série de rapports présentant les conclusions et les recommandations découlant des consultations intensives menées sur la compétitivité et les défis à relever pour les principaux secteurs industriels du Canada.



COMITÉ CONSULTATIF SUR L'AUTOMOBILE DE LISTC

Le 28 mai 1992

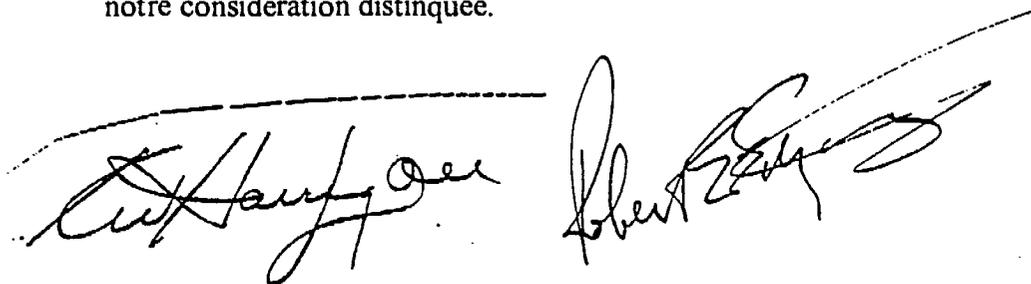
L'honorable Michael Wilson, C.P., député
Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie
Ministre du Commerce extérieur
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A2

Monsieur le Ministre,

À titre de coprésidents, et au nom de tous les membres de votre Comité consultatif sur l'automobile, nous avons le plaisir de vous présenter le rapport intitulé : «L'industrie canadienne de l'automobile - Enjeux et solutions».

Ce rapport représente à la fois la contribution de notre secteur à l'Initiative Prospérité et notre Plan d'action. Nous vous demandons de nous accorder votre aide et votre soutien pour nous permettre d'entreprendre sa mise en oeuvre. Il s'agit d'un document «dynamique», en ce sens que les enjeux auxquels il sera trouvé des solutions seront remplacés par d'autres au fur et à mesure qu'ils se présenteront.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération distinguée.



Kenneth W. Harrigan
Coprésident
Président-directeur général
Ford du Canada Limitée

Robert E. Fitzhenry
Coprésident
Vice-président - Exploitation
Woodbridge Foam
Corporation

Remerciements

Le Comité consultatif sur l'automobile (CCA) tient à exprimer sa reconnaissance à un certain nombre de personnes et d'organismes qui, au cours des derniers mois, ont contribué de manière significative à la préparation du présent rapport. La tâche aurait été bien plus difficile n'eut été du fait que le Comité était déjà bien établi et occupé à définir les enjeux et à développer des initiatives destinées à améliorer la compétitivité mondiale de l'industrie.

Nous tenons particulièrement à remercier les représentants de la Direction générale, Transport routier, urbain et ferroviaire de l'ISTC (MM. Slawek Skorupinski, Bill Whiting, Don Campbell, John Mitchell, Dan McDougall et Bill Morris) qui ont accepté de mettre leur expérience et leurs connaissances à contribution pour tenter de résoudre les problèmes et les inquiétudes de l'industrie. Les trois conférences annuelles qui se sont tenues à l'hôtel Briars ont entamé le processus. Nous tenons également à remercier l'ISTC de son parrainage lors de l'organisation de ces événements. Nous remercions aussi les fonctionnaires d'Industrie, Commerce et Technologie de l'Ontario (MM Peter Sadlier-Brown et Mike Dube) ainsi que les intervenants du gouvernement du Québec qui ont participé à plusieurs sous-comités et groupes d'étude spéciaux du CCA.

Nous remercions tous les membres des sous-comités et groupes de travail du CCA ainsi que leurs présidents, M^{me} Maureen Kempston-Darkes et MM Emmett Grant, Mark Nantais, Neil De Koker, Jim Carter, Ray Datt, Dean Wilson, Ken Graydon et Norm Clark. Pour eux, le travail ne fait que commencer.

Enfin, nous tenons à exprimer notre gratitude à M. Norman Clark, président de la Société des fabricants de véhicules moteurs qui s'est occupé de la coordination du projet et de la rédaction d'une bonne partie du rapport, en collaboration avec M. Felix Pilorusso, président de Pilorusso, Research and Consulting Inc.

**L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE
LES SOLUTIONS AUX ENJEUX DES ANNÉES 1990**

Table des matières

	<u>Page</u>
1 INTRODUCTION	1
2 IMPORTANCE POUR L'ÉCONOMIE CANADIENNE	3
2.1 La construction	3
2.2 Le commerce de détail des véhicules	4
2.3 Le secteur de la vente et des services	4
3 STRUCTURE ET RESTRUCTURATION	5
3.1 La structure	5
3.2 La restructuration	5
4 FORCES ET FAIBLESSES	8
4.1 L'assemblage	8
4.2 Les pièces détachées	9
4.2.1 Les fabricants de pièces détachées indépendants	9
4.2.2 Les fabricants de pièces détachées captifs	10
5 CONCURRENCE	11
5.1 L'environnement global	11
5.2 L'environnement du marché nord-américain	11
5.3 L'environnement commercial entre le Canada et les États-Unis	12
5.4 Le Mexique	13
6 ENJEUX DE LA CONCURRENCE	15
6.1 Les ressources humaines	16
6.1.1 Les programmes d'apprentissage et de formation	16
6.1.2 Les relations syndicales	17
6.1.3 Les ajustements de la main-d'oeuvre	18
6.1.4 La syndicalisation	19
6.1.5 Les coûts unitaires de la main-d'oeuvre dans le secteur de la fabrication	19
6.1.6 La formation en gestion	19
6.1.7 La formation en génie	20

6.2	Le commerce	21
6.2.1	L'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis	21
6.2.2	L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)	22
6.3	Le marché	25
6.3.1	Le profil des sources d'approvisionnement	25
6.3.2	Les enjeux des consommateurs	25
6.4	Les taxes et réglementations	26
6.5	La technologie	28
6.5.1	Les crédits d'impôt en matière de R-D	28
6.5.2	Le financement de l'innovation industrielle	30
7	QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES	31
7.1	Les principes relatifs à l'environnement	31
7.2	Les économies d'énergie	31
7.3	Les gaz d'échappement	32
7.4	Les taxes appliquées aux véhicules à forte consommation de carburant	32
7.5	Les carburants dits «alternatifs»	34
7.6	Les inspections obligatoires et régulières des véhicules	35
7.7	La coopération provinciale/fédérale en matière d'environnement	35
7.8	Les autres facteurs environnementaux	36
8	L'ÉLECTRICITÉ - L'APPROVISIONNEMENT ET LES COÛTS	37
9	ENJEUX FISCAUX ET MONÉTAIRES	38
9.1	L'accès au capital et ses coûts	38
9.2	Le régime fiscal	40
9.3	Le taux de change	41
10	QUESTIONS PROVINCIALES/FÉDÉRALES	42
10.1	Le camionnage	42
10.2	L'infrastructure	42
	ANNEXE 1 - AUTRES FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX	44
	ANNEXE 2 - INITIATIVES ET ACTIVITÉS DES SOUS-COMITÉS DU CCA	47
	ANNEXE 3 - GROUPE DE TRAVAIL SUR LES PERSPECTIVES D'AVENIR DES FABRICANTS DE PIÈCES	51
	ANNEXE 4 - RECOMMANDATIONS PRÉLIMINAIRES DU SOUS-COMITÉ SUR LA CONCURRENCE DU MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE : RÉSULTAT SOMMAIRE	56

1 INTRODUCTION

À l'exception des toutes premières années du 20^e siècle, l'industrie de l'automobile a toujours joué un rôle prépondérant dans la vie des Canadiens. Peu d'industries ont autant contribué à la croissance économique, à la prospérité du Canada et au standard de vie élevé dont jouissent les habitants de ce pays. L'industrie des véhicules et pièces automobiles est le moteur de l'économie manufacturière des régions du centre du Canada. La vente des véhicules moteurs et l'industrie des pièces détachées et des services représentent le segment le plus important du secteur de la vente au détail, car il occupe une part considérable de l'économie de base de presque toutes les villes, petites ou grandes, du pays.

Malgré sa taille et son impact sur l'économie canadienne, le succès de l'industrie est loin d'être assuré. En effet, les constructeurs nationaux traditionnels de véhicules automobiles voient leur part du marché diminuer depuis plus de trente ans. La capacité excédentaire de production est devenue un problème en raison de la faible croissance du marché au cours des dix dernières années. D'ici 1994, il est à prévoir que trois usines canadiennes, soit une usine d'assemblage et deux usines spécialisées dans la production de composantes, fermeront définitivement leurs portes. Plusieurs autres usines d'assemblage et de pièces détachées, appartenant à des constructeurs nationaux, seront éliminées au cours des trois à cinq prochaines années afin de supprimer toute capacité excédentaire. Bref, de nombreuses usines canadiennes pourraient être fermées d'ici à ce que la rationalisation de l'industrie ait été complétée.

Tandis que les constructeurs nord-américains réduisaient la capacité de production des usines du continent, le Canada enregistrait une nette croissance au niveau de la capacité d'assemblage des véhicules automobiles. Les constructeurs nord-américains ont augmenté les capacités d'assemblage au Canada et quatre constructeurs asiatiques y ont établi des usines d'assemblage, principalement pour desservir le marché américain. Toutefois, ces usines pourraient faire face à un avenir incertain car il devient de plus en plus évident que l'admission en franchise dans le marché américain sera difficile à atteindre et à conserver.

L'industrie des pièces d'automobile est en période de contraction car les fermetures d'usines et les pertes d'emplois se produisent en plus grand nombre qu'il n'y a d'ouvertures d'usines et de créations d'emplois. De nombreuses usines ont dû être fermées en raison des programmes de rationalisation de la capacité de production nord-américaine mis en oeuvre par les multinationales. Celles-ci ont procédé à la fermeture d'usines au Canada afin de déménager la production aux États-Unis ou ailleurs dans le monde. D'autres fabricants de pièces détachées ont été obligés de fermer leurs usines au Canada parce qu'ils n'étaient plus aussi compétitifs que leurs concurrents installés dans les pays où les frais de main-d'oeuvre et d'exploitation sont plus faibles, comme par exemple le sud des États-Unis, le Mexique ou ailleurs. Les usines qui demeurent souffrent d'une pénurie de capitaux nécessaires à l'investissement dans de nouvelles usines, un équipement à la fine pointe de la technologie, la recherche et le développement, la formation, tous des facteurs essentiels à la survie d'une industrie concurrentielle.

L'industrie des pièces détachées et des services fait face à un marché statique et à une baisse du chiffre d'affaires en raison des achats outre-frontière. En raison des progrès technologiques et des améliorations apportées à la qualité des produits, les véhicules modernes consomment moins de carburant, nécessitent moins d'entretien et de pièces de remplacement. Au Canada, le coût élevé des pièces à tous les niveaux de la chaîne de distribution, les frais de main-d'oeuvre onéreux, qu'il s'agisse de l'entretien ou des réparations et les diverses taxes sont largement responsables de l'accroissement du nombre des achats outre-frontière pour se procurer du carburant ou des services d'entretien et de réparation.

Nous croyons que l'industrie de l'automobile continuera de jouer un rôle prépondérant dans l'économie du Canada. Nous tenons maintenant à vous faire part de la vision de l'industrie canadienne de l'automobile :

«une industrie automobile forte et concurrentielle sur le plan international, oeuvrant au sein d'un environnement économique compétitif qui la soutienne et qui contribue à la qualité de vie des Canadiens grâce à l'accroissement de l'efficacité et de la productivité, les dirigeants et les employés partageant les mêmes objectifs.»

Cet objectif pourrait être atteint d'ici l'an 2000, mais il demeurera illusoire tant que les chefs d'entreprise, les syndicats et le gouvernement n'auront pas décidé ensemble de trouver des solutions aux problèmes considérables auxquels l'industrie fait face.

La suite du présent rapport traite des principales questions qui pourraient avoir des répercussions sur l'avenir de l'industrie canadienne de l'automobile. En général, pour chaque section du rapport nous avons indiqué le problème, présenté un résumé des principaux points et quelques brefs renseignements, puis conclu au moyen d'un énoncé d'objectifs ou de recommandations, selon la mesure appropriée. Nous offrons ces objectifs et recommandations sous forme de plan d'action afin de nous assurer la prospérité de l'industrie de l'automobile d'ici à l'an 2000.

Recommandation: Le Comité recommande la poursuite de son rôle, soit celui d'informer le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie et ministre du Commerce extérieur des enjeux pouvant avoir des répercussions sur l'industrie de l'automobile et, grâce à ce rapport, convient de réexaminer ces questions sous peu, de les classer par ordre de priorité, d'élaborer un plan d'action, de regrouper et mettre en pratique les recommandations contenues dans le présent rapport.

2 IMPORTANCE POUR L'ÉCONOMIE CANADIENNE

L'industrie de l'automobile, définie comme étant la fabrication de pièces détachées et de véhicules moteurs ainsi que la distribution et la vente de produits automobiles, compte pour environ quatre pour cent (4 %) du produit intérieur brut du Canada. Si on tient compte de la valeur ajoutée, l'industrie de la fabrication des pièces d'automobile est l'industrie manufacturière la plus importante au pays, suivie de l'industrie de l'assemblage des véhicules. La valeur ajoutée provenant de la vente en gros et au détail de véhicules moteurs, de pièces détachées et de services dépasse la valeur ajoutée provenant de la construction de véhicules moteurs et de pièces d'automobile. La vente au détail de véhicules moteurs, de pièces détachées et de services compte pour vingt-sept pour cent (27 %) du total des ventes au détail.

2.1 La construction :

- En 1990, le nombre d'emplois directs atteignait 155 000. En 1991, il n'était plus que de 137 500.
- Tout au long de la dernière décennie, les nouveaux investissements se chiffraient à plus de quinze milliards de dollars. Au cours des cinq dernières années, les investissements annuels moyens atteignaient plus de deux milliards de dollars.
- En 1990, les expéditions ont atteint quarante-cinq milliards de dollars, soit 15 % de l'activité manufacturière totale.
- L'industrie de la construction automobile (industries des véhicules automobiles - CTI 323, industries des carrosseries de camions, d'autobus et de remorques - CTI 324, et industries des fabricants de pièces et accessoires pour véhicules automobiles - CTI 325) comptait pour 11,9 milliards de dollars de valeur ajoutée, soit 9,6 % de la valeur ajoutée totale de l'industrie manufacturière canadienne en 1988.
- Les exportations d'automobiles représentent plus de 32 % des exportations manufacturières totales.
- Le Canada jouit d'une balance commerciale positive avec les États-Unis, mais se trouve déficitaire sur le plan du commerce des pièces détachées. En effet, en 1990, l'excédent au niveau du commerce des produits de l'industrie automobile avec les États-Unis a atteint 8,2 milliards de dollars.
- Le commerce des produits automobiles avec d'autres pays que les États-Unis compte pour 13 % du commerce automobile total. En 1990, le déficit s'élevait à 6,6 milliards de dollars.

2.2 Le commerce de détail des véhicules :

- En 1991, ce secteur employait 90 000 personnes.
- En 1990, le chiffre d'affaires des concessionnaires de véhicules neufs et usagés, pièces détachées et service inclus, s'élevait à 40 milliards de dollars. Les ventes de véhicules neufs atteignaient 25 milliards de dollars.
- Un concessionnaire type représente un investissement de près de 4 millions de dollars.
- Le Canada compte environ 3 900 concessionnaires de véhicules neufs.

2.3 Le secteur de la vente et des services :

- En 1990, ce secteur employait 251 000 personnes.
- En 1990, le chiffre d'affaires atteignait 12 milliards de dollars (produits - 60 % et main-d'oeuvre - 40 %).
- Le Canada compte près de 500 fournisseurs de produits secondaires (fabricants, ateliers de reconstruction et agents), plus de 3 100 grossistes et centres d'entreposage et de distribution de produits du marché secondaire et plus de 20 000 centres de services et de réparation.

Plusieurs des recommandations du Comité, que l'on retrouve tout au long du présent rapport, sont basées sur le principe que les gouvernements, l'industrie et les syndicats doivent sérieusement prendre en considération toutes les implications de leurs décisions et travailler de pair pour répondre aux défis auxquels fait face l'industrie. Les décisions qui ont un impact négatif sur le bien-être et l'avenir de l'industrie automobile auront de sérieuses répercussions sur toute l'économie canadienne.

3 STRUCTURE ET RESTRUCTURATION

La structure de l'industrie nord-américaine de l'automobile a subi de profondes transformations ces dernières années et continue d'évoluer. La restructuration a permis l'arrivée de nouveaux constructeurs de véhicules automobiles et de fabricants nord-américains de pièces détachées (appartenant principalement à des constructeurs japonais), la réduction de la taille relative des Trois Grands (Chrysler, Ford et General Motors) et la diminution de l'industrie nord-américaine des pièces d'automobile ainsi que la croissance des industries nationales des pays tiers qui exportent des véhicules et des pièces d'automobile à destination du marché nord-américain.

3.1 La structure :

- L'industrie canadienne fait partie d'une industrie nord-américaine rationalisée. *L'Accord concernant les produits de l'industrie automobile* de 1965 (le Pacte de l'automobile) jetait les bases de la rationalisation de l'industrie.
- L'industrie est dominée par les Trois Grands (assemblage - 85 % et composantes - 50 %). À l'exception d'une poignée de constructeurs de véhicules spécialisés, aucune des usines d'assemblage et seulement 20 % des usines produisant des composantes appartiennent à des Canadiens. L'industrie dépend dans une large mesure des sociétés mères de l'étranger.
- Le Canada possède cinq usines d'assemblage de camions lourds, qui appartiennent toutes à des entreprises étrangères.
- En 1988, le secteur des composantes comptait pour seulement 33 % des expéditions mais totalisait 58 % des emplois et 53 % de la valeur ajoutée.
- Plus de 85 % de la production est exportée aux États-Unis. Par conséquent, l'industrie dépend des conditions du marché américain. Seul un faible pourcentage de la production des États-Unis est exporté au Canada.

3.2 La restructuration :

- Depuis 1985, les constructeurs asiatiques de véhicules automobiles ont ajouté une capacité de 1,8 million d'unités aux États-Unis et 470 000 unités au Canada. Dans ces deux pays, la capacité de production des constructeurs asiatiques se situe à 16 ou 17 % de la capacité totale.
- Les constructeurs asiatiques de véhicules moteurs produisent maintenant plus de 15 % de tous les véhicules de tourisme nord-américains.
- En 1991, les automobiles produites par les Trois Grands comptaient pour 68,2 % du marché, les constructeurs asiatiques disposaient de 10,1 % et les véhicules importés (y compris les véhicules importés par les Trois Grands) comptaient pour 21,7 %.

- La pénétration des importations est de 27 % pour les voitures et 13,5 % pour les camionnettes. Plus de 5 % des ventes effectuées par les Trois Grands sont des importations.
- Au cours des années 1980, les Trois Grands ont procédé à une importante restructuration des usines d'assemblage américaines. Selon un rapport d'Industrie, Sciences et Technologie Canada (ISTC), 18 usines ont été fermées et 6 ont été ouvertes. La plupart des usines étaient désuètes, mais d'autres fermetures seront encore nécessaires, particulièrement en ce qui a trait aux usines de General Motors.
- Les États-Unis ont enregistré une nette réduction de la capacité de près de 3 millions d'unités. Par contre, le Canada a enregistré une augmentation de sa capacité de production de près de 400 000 unités.
- La tendance est à l'approvisionnement sur le terrain des composantes, à la réduction du nombre des fournisseurs et à la modification des relations entre l'assembleur et le fournisseur.
- Depuis le milieu de 1988, cinquante usines de pièces détachées ont été fermées au Canada. Il s'agissait principalement d'usines dont le siège social se trouvait aux États-Unis et qui ont décidé de regrouper leurs activités dans ce pays.
- Le Canada a reçu sa quote part d'investissements asiatiques (en dollars) pour des installations d'assemblage. Seule CAMI, une entreprise en participation (General Motor Canada et Suzuki) est une usine à l'échelle mondiale.
- Le Canada ne doit pas tirer de l'arrière malgré la pression exercée par les États-Unis pour obtenir des investissements japonais.
- Le Canada dispose d'un petit nombre d'usines asiatiques qui fabriquent des pièces détachées. Les constructeurs asiatiques ont investi auprès de 19 usines de pièces au Canada, comparativement à plus de 250 aux États-Unis.
- Il est prévu que la demande en véhicules au Canada et aux États-Unis restera relativement stable au cours de la présente décennie. Par contre, le marché mexicain pourrait croître de manière significative.

Objectifs : Pour que l'industrie de l'assemblage et des composantes soit forte et compétitive sur le plan international il faut pouvoir atteindre les objectifs suivants :

L'assemblage :

- Les Trois Grands devront conserver une présence importante au Canada. Les installations devront continuellement être modernisées s'ils veulent conserver leur compétitivité au niveau de la technologie.

- Les constructeurs asiatiques agrandissent les usines actuelles, rationalisent la production et augmentent la valeur ajoutée. La capacité de production excédentaire pourrait être utilisée pour contrebalancer l'effet des importations et servir à l'exportation des véhicules excédentaires vers les pays tiers.

Les pièces détachées (fabricants captifs) :

- Les Trois Grands modernisent les usines qui fabriquent les moteurs et les transmissions.
- Les constructeurs asiatiques établissent une ou plusieurs grandes installations à valeur ajoutée.

Les pièces détachées (fabricants indépendants) :

- La restructuration est nécessaire pour faciliter le transfert, auprès des usines d'assemblage et des fournisseurs, de la R-D et du génie tout en conservant le même niveau de compétitivité et en profitant de la valeur technologique du produit. La restructuration mènera à une réduction du nombre total des entreprises et des emplois en éliminant les installations peu compétitives. Les entreprises et la production du secteur devraient être conservées.

Le marché secondaire :

- S'assurer de systèmes de fabrication et de distribution efficaces, fiables, économiques pour les réparations et autres services automobiles. Mettre en oeuvre des technologies de pointe destinées à la gestion des stocks, telles que l'échange de données informatiques, le codage par codes à barres et le catalogage électronique.

Les marchés :

- Produire et livrer des produits et des services qui répondent aux attentes et aux besoins des clients.
- Atteindre un meilleur équilibre commercial dans le secteur de l'automobile au moyen d'une réduction des importations ou d'un accroissement des exportations.

Recommandation: Le Comité recommande que tous les paliers de gouvernement continuent de surveiller le climat favorable à l'investissement dans leur propre secteur et qu'ils prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que le Canada le conserve. Étant donné le nombre élevé de propriétés étrangères au sein de l'industrie canadienne de l'automobile, le pays dépend des investissements étrangers s'il veut atteindre ces objectifs. La capacité d'attirer de nouveaux investissements est particulièrement importante pour l'Ontario car plus de 90 % de l'industrie de l'automobile y est installée.

4 FORCES ET FAIBLESSES

L'industrie s'est avérée généralement concurrentielle sur le plan nord-américain et, de ce fait, le Canada a reçu une part accrue de la production nord-américaine (Canada/États-Unis). La production des usines d'assemblage est passée de 14,5 % en 1981 à 17,5 % en 1991 et celle des composantes s'est accrue, passant de 5 % en 1981 à 11 % en 1991. Il sera difficile d'améliorer ces gains à ce niveau, nous envisageons même la possibilité de quelques pertes.

4.1 L'assemblage

- En moyenne, les usines canadiennes d'assemblage jouissent d'un léger avantage en termes de coûts de production sur les usines américaines, en raison principalement des coûts horaires de main-d'œuvre (avantages sociaux compris), ces derniers représentant 75 % des coûts horaires versés aux États-Unis. Cet avantage est dû principalement à un taux de change plus avantageux et au fait qu'il en coûte moins cher aux employeurs qui cotisent aux programmes des soins de la santé.
- Dans certaines usines canadiennes, l'avantage lié aux coûts horaires de main-d'œuvre est largement contrebalancé par des niveaux de dotation plus élevés, un taux d'absentéisme plus important, des normes de travail plus restrictives et d'autres facteurs qui augmentent le nombre d'heures nécessaires à l'assemblage d'un véhicule.
- Les coûts horaires de main-d'œuvre des usines canadiennes sont assez semblables à ceux versés dans les usines japonaises.
- Règle générale, les usines d'assemblage japonaises montent un véhicule de dimensions comparables plus rapidement que leurs concurrentes américaines, qui à leur tour requièrent moins d'heures que les usines canadiennes.
- Il est prouvé que le coût horaire de main-d'œuvre au Canada ne suffira pas à s'assurer que les usines ne seront pas fermées lorsqu'elles atteindront la fin de leur mandat d'exclusivité.
- La plupart des usines canadiennes ont reçu d'autres mandats, mais le doute subsiste quant aux usines de la General Motors car la compagnie a annoncé qu'en vertu de son plan de restructuration, elle fermerait 21 usines de fabrication de pièces détachées et d'assemblage en Amérique du Nord.
- Les sièges sociaux des constructeurs automobiles américains ou asiatiques contrôlent le processus décisionnel au Canada. Les besoins «internes» d'une entreprise de «répartir» les fermetures entre les États-Unis et le Canada engendreront des fermetures, mais également de nouveaux investissements.

- La valeur ajoutée des fabricants asiatiques est relativement faible, mais elle augmente. Depuis le démarrage de leurs usines nord-américaines, les fabricants japonais ont augmenté la valeur ajoutée de leurs produits nord-américains. Des efforts se poursuivent pour accroître le nombre de leurs sources d'approvisionnement nord-américains.
- Aux États-Unis, les coûts liés aux avantages sociaux des employés d'une entreprise traditionnelle, en particulier les régimes de retraite, les soins de la santé et les couvertures d'indemnisation des accidents de travail, sont d'environ 6 \$ de l'heure plus chers que ceux des compagnies japonaises oeuvrant en Amérique du Nord. La main-d'oeuvre étant plus jeune, les avantages sociaux tels que les régimes de retraite et les soins de la santé coûtent moins chers. Au Canada, la différence est sensiblement la même si les propositions visant le financement des régimes de retraite et d'autres facteurs ne viennent pas tout bouleverser.

4.2 Les pièces détachées

- Règle générale, tous les fabricants de pièces à forte intensité de production, installés dans des pays où le salaire horaire est élevé et qui produisent au moyen d'une technologie et d'un procédé rudimentaires, sont vulnérables à la concurrence de pays ou de régions dont les frais de main-d'oeuvre sont faibles. (Voir annexe 3 pour de plus amples renseignements).

4.2.1 Les fabricants de pièces détachées indépendants

- Les fabricants canadiens de pièces se retrouvent principalement parmi les producteurs de volume élevé de produits de technologie rudimentaire ou moyenne.
- Les usines sont fortement concurrentielles à des volumes de production élevée, mais vulnérables à long terme en raison de la concurrence faites par les pays ou les régions produisant à moindre coûts.
- Les progrès réalisés par les technologies de fabrication représentent un moyen efficace de conserver une certaine avance sur la concurrence peu rémunérée.
- Les fabricants canadiens de pièces détachées se retrouvent près de la plupart des installations d'assemblage.
- Les fabricants canadiens de pièces d'automobile ont bien pénétré le marché des Trois Grands, mais le chiffre d'affaires réalisé auprès des fabricants asiatiques est minime.
- On enregistre une concurrence accrue de la part des fabricants asiatiques de pièces d'automobile qui ont établi des usines en Amérique du Nord afin de s'approprier une part du marché des Trois Grands.

- La faiblesse des marges bénéficiaires et les économies réalisées en faisant pression sur les fabricants pour qu'ils réduisent leurs prix, en raison d'un accroissement de la productivité, rendent ces derniers vulnérables. Tout changement, qu'il soit économique ou politique, se répercute sur la rentabilité.
- Les usines canadiennes font de plus en plus face à la concurrence des usines du Sud des États-Unis.
- Les possibilités de concurrence de la part du Mexique sont tempérées par les frais de transport.
- Les Trois Grands réduisent le nombre de fournisseurs avec lesquels ils font directement affaire et exigent d'eux davantage d'apports au niveau du génie et de la technologie.

4.2.2 Les fabricants de pièces détachées captifs

- Certaines usines fabriquent encore des produits rudimentaires et sont par conséquent vulnérables.
- Les fabricants «captifs» produisent essentiellement des pièces fabriquées à la presse et des éléments principaux du train d'entraînement.
- Les usines de fabrication à la presse sont fortement compétitives et ont récemment reçu des investissements considérables.
- Les usines canadiennes «captives» qui fabriquent des trains d'entraînement réussissent fort bien. Toutefois, leur position par rapport à la concurrence est méconnue.

Recommandation: Le Comité recommande que les chefs d'entreprise et les syndicats oeuvrant au sein des usines de pièces détachées et d'assemblage veillent à ce qu'elles fabriquent des produits de la meilleure qualité possible et à les rendre plus productives.

Recommandation: Le Comité recommande que les fabricants de pièces mettent davantage l'accent sur le développement de produits dotés de valeur ajoutée et sur la mise sur pied de procédés de fabrication avancés.

Recommandation: Le Comité recommande la poursuite des études en matière de compétitivité au niveau des prix de tous les segments de l'industrie pour s'assurer que les politiques et les procédés soient complémentaires.

5 CONCURRENCE

L'industrie des véhicules et pièces automobiles fonctionne en période difficile au sein d'un environnement global fortement concurrentiel. La concurrence globale et l'accès aux marchés sont essentiels à la prospérité de l'industrie.

5.1 L'environnement global

- Les principaux pays producteurs «réglementent» le commerce de l'automobile :
 - La Communauté européenne (CEE) limite le nombre des véhicules moteurs importés du Japon et impose des exigences de contenu strictes sur les véhicules japonais produits localement avant d'accepter que ceux-ci passent de la catégorie des produits importés à celle de produits originaires de la CEE.
 - Le Mexique est un marché fermé en attendant la réussite des négociations de libre-échange entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Par contre, les produits mexicains ont libre-accès au marché canadien (par l'entremise du Pacte de l'automobile notamment). Le reste de l'Amérique latine représente un marché fermé.
 - Il est très difficile d'avoir accès au marché japonais en raison, notamment des coûts élevés d'adaptation des véhicules aux normes de ce pays et à l'établissement d'un réseau de distribution. Un certain nombre de barrières formelles et informelles existent qui représentent de sérieuses difficultés lorsqu'on cherche, par exemple, à obtenir la certification de véhicules pour la vente au Japon, à établir des réseaux de distribution ou, même à investir au Japon. Le reste de l'Asie est fermée au commerce en raison d'un train de mesures commerciales restrictives.
- Les États-Unis exercent des pressions sur le Japon en tentant d'influencer les décisions que doivent prendre les entreprises japonaises dans le domaine du commerce et de l'investissement. Ces décisions pourraient favoriser les États-Unis au détriment du Canada ou d'autres pays.
- L'industrie mondiale se situe davantage à l'échelle régionale que globale et cette situation ne fait que s'accroître. Toutefois, pour être concurrentiel il est nécessaire d'être compétitif à au niveau mondial. Bien que l'Amérique du Nord soit *plus* «globalisée» que n'importe quel autre continent, la «globalisation» est fondée sur un tracé unidirectionnel, soit vers l'Amérique du Nord.

5.2 L'environnement du marché nord-américain

- À l'exception du Mexique, l'expansion massive du marché de l'automobile est peu probable.
- La capacité excédentaire actuelle ne fera qu'intensifier la concurrence.

- Les producteurs asiatiques installés en Amérique du Nord y demeureront pour y croître. Pour assurer l'expansion de l'industrie canadienne, il est essentiel que tous les constructeurs automobiles faisant affaire au Canada, y compris les entreprises asiatiques, prennent des engagements fermes envers le secteur canadien.
- Les fabricants canadiens de pièces détachées dépendent considérablement des Trois Grands. Ils ont réussi à s'assurer une part accrue de ce marché décroissant, mais il est peu probable qu'ils réalisent d'autres gains.
- Les fabricants de pièces détachées doivent avoir accès à une part raisonnable du commerce automobile asiatique pour croître. La pénétration réussie du marché s'avère fort difficile.
- Malgré l'existence de nombreux centres de recherche et développement et de bureaux de liaison japonais en Amérique du Nord, la communication bidirectionnelle des données et d'autres renseignements nécessaires aux fabricants de pièces détachées pour poursuivre les possibilités de réaliser des affaires avec ces entreprises s'avère souvent inefficace et inopportune.
- Les fabricants canadiens de pièces d'automobile perdent des clients car les constructeurs automobiles déménagent la production aux États-Unis pour satisfaire les clauses de sécurité d'emploi stipulées dans les conventions collectives signées avec le syndicat des travailleurs unis de l'automobile.
- Le secteur des pièces détachées est extrêmement sensible à l'évolution des taux de change et d'intérêt.

5.3 L'environnement commercial entre le Canada et les États-Unis

- Le Pacte de l'automobile garantissait la rationalisation de l'industrie nord-américaine. Il demeure un instrument fort important pour la plupart des compagnies agréées.
- En ce qui a trait au secteur de l'automobile, l'objectif de l'Accord de libre-échange était de supprimer les désaccords commerciaux et d'assurer un accès au marché américain. Toutefois :
 - Les fabricants asiatiques ont été exclus des avantages découlant du Pacte de l'automobile; les régimes de drawback et de remise des droits de douanes basés sur la production seront éliminés en 1994 et 1996 respectivement. Il s'agit là de changements significatifs pour les sociétés transplantées.
 - L'élimination graduelle des tarifs automobiles bilatéraux s'effectuera à compter du 1^{er} janvier 1998. Les Trois Grands auront alors le sentiment qu'ils n'ont plus à continuer de respecter les accords relatifs aux sauvegardes du Pacte (par exemple le coefficient production/ventes et les

dispositions de la valeur ajoutée fixée à 60 %). Toutefois, les importations en franchise de droits des pays tiers représentent un intérêt suffisant pour que les Trois Grands poursuivent leurs activités au Canada. De plus, les règles visant l'administration du Pacte de l'automobile sont connues et efficaces.

- Les prescriptions du pays d'origine, stipulées dans L'Accord de libre-échange, n'ont pas encore été entièrement définies.
- Le sujet de l'automobile devient de plus en plus «politique» aux États-Unis dès qu'il s'agit de la production de véhicules japonais fabriqués dans des usines japonaises installées au Canada, mais devant être exportés aux États-Unis en :
 - appliquant des règles et des règlements restrictifs;
 - interprétant de manière défavorable les prescriptions du pays d'origine du produit.
- Les constructeurs automobiles asiatiques installés au Canada font face à l'incertitude en ce qui a trait à l'accès au marché américain. Ceci provoque le «gel» des investissements asiatiques au Canada dans le domaine de l'automobile.
- L'application d'un tarif NPF plus élevé au Canada qu'aux États-Unis n'aura d'autre effet que d'augmenter les coûts de fabrication au Canada de ceux qui ne sont pas membres du Pacte de l'automobile, une fois éliminés les régimes de drawback et de remise des droits en vertu de l'Accord de libre-échange. La différence existe également en ce qui a trait aux coûts d'importation au pays de pièces détachées provenant de l'extérieur de l'Amérique du Nord.

5.4 Le Mexique

- La grande force de l'industrie automobile mexicaine réside dans ses coûts de main-d'oeuvre peu élevés. Le pays détient un avantage en ce qui a trait à la fabrication intensive de produits de technologie rudimentaire. Toutefois, les travailleurs mexicains ont démontré qu'ils étaient également capables de fabriquer des produits de haute qualité. La menace pour l'industrie canadienne est grande si les économies réalisées au niveau des coûts de main-d'oeuvre sont supérieures aux frais accrus de transport.
- À ce jour, le Mexique n'est perçu ni comme une menace considérable ni comme une grande opportunité. Un accord de libre-échange nord-américain (ALENA) pourrait renverser la situation.
- En supposant une amélioration de l'économie mexicaine, le Mexique disposerait du potentiel de croissance le plus considérable d'Amérique du Nord.
- Les politiques restrictives mexicaines relatives au domaine de l'automobile limitent les investissements canadiens et américains.

- Un régime plus libéral offrirait des possibilités aux fabricants canadiens de pièces détachées. Ces derniers pourraient participer à des programmes d'investissement de manière à améliorer leur position concurrentielle.

Recommandation: Le Comité recommande que le gouvernement fédéral surveille et fasse périodiquement rapport sur :

- (i) Toute entente visant des restrictions volontaires des exportations japonaises établies directement ou indirectement par le ministère du Commerce et de l'Industrie du Japon; et
- (ii) le degré de substitution directe des exportations automobiles du Japon par la production de présumées opérations de transplantation (les fabricants asiatiques ne sont pas d'accord avec cette recommandation.)

Dans d'autres pays, y compris les États-Unis et les membres de la CEE, les importations japonaises sont soumises à diverses mesures restrictives selon les méthodes. La surveillance et la préparation de rapports (tel que décrit ci-dessus), constitueraient une première étape pour s'assurer que la base de l'industrie ne fait l'objet d'aucune érosion par manque de mesures similaires exercées par les fabricants japonais sur le marché canadien.

Recommandation: Le Comité recommande que les lois anti-dumping soient modifiées pour tenir compte de l'intégration de l'industrie automobile nord-américaine. Ainsi, la définition de «fabricant national» qui pourrait être mise en danger par les pratiques du dumping devrait comprendre la notion de constructeurs engagés dans la production intégrée au Canada et aux États-Unis.

Recommandation: Le Comité recommande que le Canada continue de faire tous les efforts nécessaires pour avoir accès aux marchés d'exportation en se prévalant des dispositions de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), des négociations de l'ALENA ou de tout autre moyen qu'il juge approprié.

Recommandation: Le Comité recommande que l'industrie canadienne poursuive et accroisse ses efforts de pénétration du marché japonais dans le domaine de l'automobile, de l'équipement d'origine et des pièces détachées.

Recommandation: Le Comité recommande l'étude de nouveaux moyens d'établir des concessionnaires et des bureaux d'ingénierie au Japon pour desservir à la fois les fabricants canadiens de pièces et les constructeurs automobiles japonais.

Recommandation: Le Comité recommande que les constructeurs automobiles asiatiques installés en Amérique du Nord poursuivent leurs efforts d'intégration à l'économie nord-américaine traditionnelle en augmentant plus rapidement le contenu nord-américain de leurs produits.

6 ENJEUX DE LA CONCURRENCE

Pour l'industrie des véhicules et pièces automobiles, la «concurrence globale» s'est depuis toujours limitée aux États-Unis, la mesure principale de la concurrence mondiale étant essentiellement une comparaison entre ses coûts de production et ceux des Américains. Avec l'intégration des industries canadiennes et américaines en vertu du Pacte de l'automobile, la propriété commune de la majorité des capacités de production entre les deux pays, le peu de concurrence au niveau des importations et de la faible proportion de la production exportée dans les pays tiers, cette comparaison était valable dans le passé.

Tel que mentionné précédemment dans le chapitre traitant de la structure et de la restructuration de l'industrie nord-américaine, des changements fondamentaux sont survenus au cours de la dernière décennie. Les importations se sont appropriées une vaste part du marché et celui-ci est devenu de plus en plus ouvert et compétitif. C'est ainsi que la définition de concurrence globale attribuée par l'industrie canadienne de l'automobile s'est modifiée de manière définitive. Pour pouvoir être compétitif sur le plan global, l'industrie canadienne doit être capable de concurrencer les constructeurs les moins chers et les plus efficaces sur le marché.

Entre 1983 et 1988, la croissance du marché et un dollar canadien faible ont largement favorisé la croissance et la prospérité de l'industrie et masqué toute faiblesse pouvant exister au niveau de la structure des coûts. La récession actuelle et la valeur élevée du dollar n'ont fait qu'exposer les points faibles de l'industrie.

L'amélioration de la compétitivité au plan des prix constitue le principal défi des années 1990, mais les actions de l'industrie pourraient ne pas être suffisantes pour atteindre les objectifs de la concurrence mondiale fixés par le Japon. Même si les coûts directs de production, la conception, la qualité de production et la productivité font désormais partie des aspects de la concurrence globale, et certains de ces coûts directs (tels que ceux associés au système de soins de la santé canadien) sont réduits parce que financés dans une large mesure par le système d'imposition, d'autres facteurs tels que les coûts, l'accessibilité du capital, les régimes d'imposition et les taux, les programmes d'indemnisation des travailleurs, et les réglementations en matière d'équité sociale pourraient contrebalancer les facteurs positifs mentionnés précédemment et empêcher la réalisation de l'objectif à atteindre, soit la concurrence globale.

D'autres facteurs essentiels pour le Canada et l'industrie manufacturière canadienne en général, et l'industrie automobile en particulier, concernent l'éducation. Les critiques à l'égard du système éducatif sont nombreux couvrant à la fois :

- la faiblesse des capacités de lecture, d'écriture et de calcul démontrée par les étudiants des niveaux primaire, secondaire et universitaire,
- l'apparente négligence des conseillers d'orientation en ce qui a trait aux possibilités de carrières offertes dans le domaine de la vente au détail et de la fabrication automobile,

- la remise en question de l'évolution des principes éducatifs au Canada, qui se sont éloignés des méthodes d'apprentissage dites «dures» liées au par coeur et aux examens dans le but de favoriser l'aspect holistique ou «doux» de l'apprentissage comportant des contrôles moins nombreux.

La globalisation de la concurrence, une récession importante, les déficits, les dettes, l'inaptitude au travail et le chômage. Tous ces facteurs indiquent un besoin de changement, à un rythme de plus en plus accéléré et à un coût de plus en plus élevé. Tout comme dans l'industrie, les éducateurs et le système d'éducation doivent être plus précis dans leurs objectifs de marché, avec suffisamment de flexibilité pour s'adapter au changement. Les intéressés en cause n'ont d'autre choix que de participer à la gestion du processus et du système éducationnels.

Recommandation: Le Comité recommande que l'ISTC invite, en son nom, le Ministre de l'Emploi et de l'Immigration à participer aux discussions visant la formation, le développement des compétences nécessaires et les enjeux touchant le secteur de l'automobile.

6.1 Les ressources humaines

La concurrence future du Canada repose essentiellement sur sa capacité à former les ressources humaines nécessaires. Les membres du Comité s'accordent unanimement à dire que l'éducation et la formation, dans le sens le plus large, constituent une priorité. Il existe un besoin pressant au niveau de la formation de base, de l'amélioration de l'image de marque des compétences reliées aux métiers, à la vente au détail des véhicules et à d'autres carrières relatives à l'industrie de l'automobile, et à l'accroissement de la recherche et du développement auprès des universités. Les points suivants reflètent les secteurs d'activité qui visent ces questions.

6.1.1 Les programmes d'apprentissage et de formation

L'industrie canadienne s'est trop longtemps fiée sur les éducateurs pour définir et fournir les aptitudes nécessaires à la main-d'oeuvre. Le secteur de l'automobile s'active actuellement à redresser la situation, avec l'aide d'Emploi et Immigration Canada et des provinces.

- Le Conseil du service d'entretien et de réparation automobile du Canada (le Conseil du SERAC) est responsable de la formation des techniciens automobiles, y compris de l'apprentissage.
- Un rapport sur les ressources humaines et les aptitudes nécessaires au segment des pièces détachées est à la base d'une proposition préparée conjointement par l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada (AFPA) et le syndicat des TCA. Ce projet, financé par les gouvernements provinciaux et fédéral, est exécuté par le Conseil de formation dans le secteur de la fabrication de pièces d'automobile (AFPA).

- Les membres de la Société des fabricants de véhicules à moteur ainsi que d'autres compagnies, entreprennent d'importants programmes de formation au fur et à mesure que de nouveaux produits, procédés et technologies font leur apparition sur le marché.
- La formation nécessaire aux ouvriers des usines d'assemblage est hautement spécialisée et n'est généralement pas offerte par les programmes d'apprentissage dispensés au niveau provincial. Par conséquent, une bonne partie de la formation nécessaire aux ouvriers des usines d'assemblage automobile est effectuée sur place et offerte par les constructeurs de véhicules automobiles.

Recommandation: Le Comité recommande que tous les segments de l'industrie agissent en fonction de l'importance accrue que représente une main-d'oeuvre bien formée et participative. Pour de nombreux fabricants de pièces détachées, cette option nécessitera une augmentation significative de la formation du personnel.

Recommandation: Le Comité recommande que les entraves à l'implantation et à l'efficacité des programmes de formation et de développement soient définies et supprimées :

- Les programmes devraient pouvoir répondre aux besoins de l'industrie et les critères d'admissibilité aux programmes de financement faciles à comprendre.
- Des liens entre la Commission canadienne de mise en valeur de la main-d'oeuvre et les commissions provinciales et locales de formation devront être établis dans les plus brefs délais. La bureaucratie devra être réduite au maximum, pour ne pas voir l'exécution des programmes de formation devenir coûteuse et inefficace.
- Les programmes et les critères doivent tenir compte des dispositions contenues dans les conventions, et vice-versa, afin de faciliter la création d'un système de formation propre au secteur.
- Les normes interprovinciales et la reconnaissance réciproque des accréditations et des crédits seront nécessaires pour que le système fonctionne efficacement.
- Le système peut et doit être mis sur pied en tenant compte des besoins de l'industrie, et avec son aide, des restrictions financières actuelles, des infrastructures et des éducateurs dont nous disposons.
- Il est important de revoir les restrictions imposées à l'apprentissage afin de repérer et de supprimer toute entrave pouvant nuire à l'efficacité du système d'apprentissage.

6.1.2 Les relations syndicales

- La plupart des fabricants de pièces détachées et des constructeurs de véhicules, et leurs employés, travaillent dans les limites imposées par les conventions collectives et les négociations y afférentes.

- Ces contrats et l'équilibre qu'ils représentent ne devraient faire l'objet d'aucune législation arbitraire.
- Les mesures universelles ou horizontales comme celles prises en Ontario en vertu de la *Loi sur les normes industrielles*, de la *Loi sur la santé et la sécurité au travail*, de la *Loi sur les accidents du travail*, de la *Loi sur les relations de travail* et des lois en matière de réforme des pensions ne feront qu'augmenter les coûts et élargir le fossé de la concurrence entre le Canada et les autres pays, ainsi qu'entre les entreprises canadiennes et la main-d'oeuvre des divers secteurs.
- Les coûts tels que les charges sociales, les nombreux impôts et les mesures du genre de celle de l'équité en matière d'emploi et de salaire, ajoutent directement au fardeau de l'entreprise et à la perception que le Canada et l'Ontario ne représentent plus des possibilités d'investissement aussi intéressantes.
- Les techniques de production actuelles et futures telles que la méthode de production «juste-à-temps» (JAT) résistent mal aux réglementations qui régissent les interruptions en milieu de travail.

Recommandation: Le Comité recommande que les syndicats et le patronat s'associent pour atteindre des objectifs, communs soit la satisfaction du client et la compétitivité accrue au sein d'un environnement concurrentiel global.

Recommandation: Le Comité recommande que dans les cas où il est nécessaire de régler un conflit, on tienne compte des dispositions déjà contenues dans la convention collective.

Recommandation: Le Comité recommande que les programmes sociaux et les lois y afférentes dépassant le cadre des dispositions sectorielles ou corporatives d'une convention collective soient établis en fonction des répercussions économiques et sociales qu'ils susciteront.

6.1.3 Les ajustements de la main-d'oeuvre

La formation et le développement des aptitudes constituent l'un des principaux éléments dans nos efforts pour assurer l'avenir de l'industrie automobile canadienne. Si le projet survient à point nommé, s'il est efficace, et si nous réussissons à réaliser des progrès au niveau de certains facteurs liés à la concurrence, il sera inutile de créer des programmes particuliers pour répondre aux besoins d'ajustement des employés.

- Dans l'éventualité où il faudrait procéder à des fermetures ou à des ouvertures d'usines, à l'établissement de nouveaux mandats d'exclusivité ou à l'introduction de nouvelles technologies de production, les fabricants et les constructeurs travailleront de concert avec les syndicats, et les agences gouvernementales des divers paliers pour assurer une transition sans problèmes.

- D'autres segments des secteurs, y compris les nombreuses entreprises reliées à l'industrie, pourront avoir besoin de plus d'aide tant au moment de planifier les programmes d'ajustement qu'au moment de les appliquer.
- Il faudra accroître l'information sur les programmes d'aide à l'adaptation et les exigences en matière législative au fur et à mesure que la restructuration de l'industrie prendra forme.

6.1.4 La syndicalisation

Les conventions collectives des TCA au Canada et des TUA aux États-Unis diffèrent depuis la séparation des TCA du syndicat international en 1984.

- À quelques exceptions près, la priorité qu'accorde la TUA à la sécurité d'emploi a fait augmenter les coûts de manière significative dans l'éventualité d'une fermeture d'usine.
- Par contre, le syndicat des TCA a mis l'accent sur les gains économiques. Le TCA a pu obtenir des augmentations salariales considérables en raison des coûts salariaux indirects plus faibles au Canada (dans une large mesure grâce au système universel canadien des soins de la santé, qui réduit les coûts de avantages sociaux que doivent défrayer les employeurs) et la faiblesse du dollar canadien à l'époque.
- Ceci a eu pour effet de provoquer l'érosion continue de l'avantage que détenait le Canada en matière de frais de main-d'oeuvre comparativement aux États-Unis.

6.1.5 Les coûts unitaires de la main-d'oeuvre dans le secteur de la fabrication

Entre 1980 et 1988, les coûts unitaires de la main-d'oeuvre (les salaires représentant un pourcentage de la valeur des expéditions) ont chuté au sein de l'industrie automobile.

- En ce qui concerne le secteur de l'assemblage, les coûts unitaires de la main-d'oeuvre ont accusé une baisse de 11,5 % au Canada et de 28 % aux États-Unis au cours des huit dernières années.
- Pour ce qui est du secteur des pièces détachées, les coûts unitaires ont chuté de 8 % au Canada et de 4 % aux États-Unis au cours de la même période.

6.1.6 La formation en gestion

Les facteurs qui détermineront la performance future de l'industrie de l'automobile combinent à la fois l'automatisation avancée et le système de production « agile et mince ». Un système de production est « agile » lorsque les dirigeants peuvent se fier à une main-d'oeuvre capable, flexible et motivée pour résoudre les problèmes et poursuivre les améliorations. On considère que le système est « mince » lorsqu'il est démuné de tout artifice masquant des problèmes tels que les surplus d'inventaire, les réparations en grand nombre, etc.

Les usines d'assemblage, principalement les compagnies japonaises, qui se sont établies selon un système «agile et mince» et qui, par la suite, ont intégré une technologie avancée ont mieux réussi que leurs concurrents américains et européens qui avaient massivement investi dans la haute technologie sans modifier leurs systèmes de production. La technologie est un bien plus faible indice de la qualité au niveau de la performance que la gestion de variables, meilleurs indicateurs prévisionnels d'un rendement de haute qualité et de productivité élevée.

L'adaptation à une économie globale exige une équipe de gestionnaires bien formés, des employés hautement spécialisés et des compétences élevées au niveau du génie.

- Les cadres ne faisant pas partie d'une entreprise multinationale devraient avoir accès plus facilement à des cours qui leur donneront le sens de l'analyse et leur permettront d'entreprendre les transformations nécessaires.
- L'industrie doit établir ses besoins sectoriels et, avec l'aide des gouvernements et des éducateurs, élaborer des programmes qui lui permettront d'y répondre.
- Les petites entreprises pourront trouver qu'il est plus difficile d'assurer la formation de leurs cadres supérieurs que les entreprises plus importantes, bien que les besoins d'une petite entreprise soient identiques et puissent être réglés par une formation du type «générique».

Tous les segments de l'industrie automobile, y compris les associations de concessionnaires, se sont regroupés pour fonder l'Institut canadien de l'automobile au collège Georgian de Barrie (Ontario) pour fournir la formation nécessaire dans le domaine de la vente automobile.

Recommandation: Le Comité recommande que tous les segments de l'industrie continuent d'appuyer l'Institut canadien de l'automobile et, en particulier, les programmes de formation portant sur l'entreprenariat, les ventes et la gestion des produits qu'il dispense.

6.1.7 La formation en génie

Les nombreuses nouvelles directions prises par l'industrie nord-américaine de l'automobile prouvent bien qu'il existe un besoin continu au niveau de l'ingénierie.

- L'adoption et l'adaptation de nouvelles technologies au niveau du produit, des processus de fabrication et de l'entretien;
- Le principe de l'amélioration continue;
- Les relations assembleur/fournisseur et fournisseur/fournisseur; qui nécessitent une plus grande participation en ingénierie de la part des fournisseurs;
- Les contrôles d'inventaire JAT et la fabrication synchronisée;
- Le développement de créneaux de produits et une réponse accélérée aux besoins de la clientèle;
- L'application accrue des techniques de conception et de fabrication assistées par ordinateur (CFAO);

- une prise de conscience accrue au niveau de l'environnement et des questions de sécurité et de santé, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des installations de production et même dans les véhicules;
- la demande accrue imposée aux fournisseurs en raison de l'introduction de matériaux, de technologies et de services nouveaux, au moment où l'industrie subit les effets de la rationalisation.

Recommandation: Le Comité recommande que les cours de formation, destinés aux gestionnaires ou aux travailleurs, soient élaborés en tenant compte des besoins en génie, des nouvelles règles en matière d'équité d'emploi et des programmes coopératifs grâce auxquels les étudiants apprennent tout en travaillant.

Recommandation: Le Comité recommande que les priorités des écoles secondaires et des universités soient modifiées de manière à accroître les programmes de formation au niveau de l'ingénierie et de la technique pour fournir aux étudiants les connaissances et les aptitudes nécessaires à une application pratique au sein de l'industrie.

6.2 Le commerce

6.2.1 L'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis

Les débuts de la récession, peu de temps après l'entrée en vigueur du libre-échange, ont facilité la tâche de ceux qui critiquaient l'Accord, le rendant responsable des pertes d'emplois, des transferts d'entreprises et des fermetures d'usines. Toutefois, l'Accord n'est pas la source des problèmes économiques de l'industrie de l'automobile. Certains de ces problèmes sont liés à la récession alors que d'autres sont dus aux pressions exercées par la concurrence.

- La modernisation et les améliorations à apporter à la productivité, à la technologie et à la qualité ainsi que les réductions de coûts sont essentielles peu importe l'existence ou non de l'Accord de libre-échange entre les États-Unis et le Canada.
- De plus, l'Accord de libre-échange était nécessaire pour assurer à l'industrie l'accès à long terme aux marchés américains.
 - Le Pacte de l'automobile, y compris le régime de remise des droits de douanes au Canada dont on avait fait la promotion, en même temps que celui-ci, était en danger avant l'entrée en vigueur de l'Accord et ce pour diverses raisons.
 - L'accès au marché américain était par conséquent également en danger.
- Toutefois, l'Accord de libre-échange ne protège pas le Canada des effets des politiques et des pratiques américaines en matière de commerce et de concurrence.
 - La politique «d'achat américain» peut ne pas toujours comprendre les produits canadiens.
 - Le règlement des différends absorbe plus de ressources qu'il n'en faudrait pour établir des groupes bilatéraux de discussion et de travail.

- Les dispositions canadiennes de sauvegarde contenues dans le Pacte de l'automobile sont bien connues, mais pas nécessairement bien comprises. Tandis que les pratiques des États-Unis pour protéger leurs industries sont beaucoup moins transparentes, mais néanmoins très efficaces.
- Les tarifs appliqués au pays tiers, plus élevés au Canada qu'aux États-Unis, devraient subir une diminution en vertu des accords du GATT et pourraient même être réduits unilatéralement. Ceci ne résoudrait pas les différends reliés aux subventions ou aux prescriptions du pays d'origine, mais profiteraient aux fabricants asiatiques, en ce sens qu'il y aurait une réduction des droits de douanes appliqués aux pièces détachées importées.
- Peu importe les ententes et les traités commerciaux avec les États-Unis, le Canada s'est toujours fait et se fera toujours «plaqué» par les États-Unis, particulièrement lorsque ces actions émanent du Congrès. Les sociétés-mères américaines des compagnies automobiles canadiennes tentent de minimiser les effets désavantageux de ces actions sur l'industrie manufacturière automobile entièrement rationalisée.

Recommandation: Le Comité recommande que le Canada et les États-Unis forment des groupes de travail bilatéraux permanents pour discuter des enjeux visant le commerce et la concurrence. Ainsi, un groupe pourrait, par exemple, s'occuper de développer une définition commune des termes contenus dans l'Accord de libre-échange concernant les prescriptions du pays d'origine ainsi que des lignes directrices communes et les appliquer. Les groupes de travail pourraient être formés de représentants des intervenants. Au cas où l'ALE serait supplanté ou remplacé par l'ALENA, la composition et le mandat des groupes de travail pourraient alors régler les problèmes des trois parties en cause.

6.2.2 L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)

L'industrie canadienne de l'automobile, à l'exception des TCA, appuie la participation aux discussions de l'ALENA, plus particulièrement en ce qui concerne l'accès au marché, le Pacte de l'automobile, les dispositions de sauvegarde et les prescriptions du pays d'origine.

L'accès au marché

- L'ouverture du marché mexicain, potentiellement dynamique, offrirait des possibilités au Canada en ce qui a trait aux véhicules et aux pièces détachées qu'il produit, surtout si les marchés traditionnels demeurent stagnants.
- La plupart des importations automobiles mexicaines entrent au Canada sans frais de douane, en vertu du Pacte de l'automobile alors que les exportations canadiennes au Mexique rencontrent de nombreuses barrières, y compris en vertu d'un décret mexicain sur l'automobile.
- Le décret impose également des exigences supplémentaires en termes de coûts à l'industrie automobile mexicaine.

- La suppression immédiate du décret porterait atteinte aux investissements automobiles mexicains existants et serait préjudiciable.

Recommandation: Le Comité recommande que l'un des objectifs de l'équipe canadienne de négociation porte sur l'élimination progressive du système mexicain actuel en vertu de l'ALENA. L'élimination graduelle du présent système en faveur d'un environnement commercial plus libéral est nécessaire. (Certaines compagnies asiatiques favorisent l'élimination immédiate du système mexicain.)

Le Pacte de l'automobile et les dispositions de sauvegarde pour le Canada

- Depuis 1965, le Pacte de l'automobile constitue l'instrument principal du Canada en ce qui a trait aux politiques économiques et commerciales de l'industrie de l'automobile.
- Le Pacte de l'automobile a transformé l'industrie automobile canadienne en un concurrent international.
- Le coefficient production/ventes a permis de garantir des emplois au niveau de l'assemblage des véhicules. La valeur ajoutée canadienne assure un marché de base pour les producteurs de pièces détachées et de composantes.
- Pour les compagnies agréées, la valeur attribuée à l'exemption des frais de douanes, aux sources d'approvisionnement multilatérales de véhicules et de pièces détachées, autorisées en vertu du Pacte, ont permis d'accroître de manière significative les investissements au Canada.
- Il est capital que les compagnies agréées en vertu du Pacte de l'automobile puissent conserver la possibilité d'accéder à des ressources globales pour pouvoir concurrencer les pays à faible prix de revient et payer des frais de main-d'oeuvre plus élevés que ceux auxquels doivent faire face les nouveaux fabricants asiatiques.
- L'industrie canadienne de l'automobile se fie sur les principes du Pacte de l'automobile pour puiser sa force.
- Les compagnies agréées en vertu du Pacte de l'automobile (du moins celles qui en faisaient partie avant le 1^{er} janvier 1989, date de l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange) participent davantage à l'activité économique, proportionnellement à leur part du marché, que les constructeurs asiatiques.
- Les économies d'échelle sont un facteur décisif en ce qui a trait à la compétitivité de l'industrie de l'automobile. Les dispositions canadiennes de sauvegarde, du genre de celles contenues dans le Pacte de l'automobile nous assurent des mêmes règles du jeu que les États-Unis.

Recommandation: Le Comité recommande que les principes de base de l'Accord concernant les produits de l'industrie automobile de 1965 (le Pacte de l'automobile) soient conservés dans toutes les ententes commerciales que signera le Canada.

Les prescriptions du pays d'origine

- Premièrement, les prescriptions du pays d'origine servent à déterminer la «nationalité» ou le pays d'origine d'un produit dont il sera fait le commerce.
- Deuxièmement, elles servent de test, selon la valeur ou autrement, pour déterminer si le produit d'une nationalité donnée est admissible au tarif préférentiel en vertu d'une entente commerciale entre deux pays ou plus.
- Le traitement préférentiel accordé permet d'attirer les investissements et les approvisionnements vers les pays membres en fournissant des avantages à ceux qui sont prêts à s'engager.
- Les dispositions des prescriptions du pays d'origine s'appliquent uniquement aux produits faisant l'objet d'un commerce international. Ainsi, les producteurs asiatiques installés aux États-Unis exportent peu au Canada et les prescriptions ont peu d'impact sur eux. Par contre, les fabricants asiatiques installés au Canada exportent aux États-Unis, mais en plus petite quantité comparativement aux producteurs nord-américains. Si une entreprise décidait de fabriquer un produit sans faire appel aux sources locales d'approvisionnement et d'investissement, puis d'exporter son produit aux États-Unis, en raison des droits de douane inférieurs, les prescriptions du pays d'origine seraient inapplicables, peu importe le contenu.

Les objectifs visés par les prescriptions du pays d'origine, tels que convenus par les membres du sous-comité de l'ALENA :

- Les règles devraient être basées sur la valeur du produit, accordant ainsi aux entreprises plus de certitude et de flexibilité au niveau des activités de planification et de production, que ne le ferait un accord qui encouragerait l'utilisation de certains processus de production à l'intérieur de la zone de libre-échange.
- Les moyennes d'ensemble de l'entreprise offrent une plus grande flexibilité, permettant ainsi d'appliquer la règle basée sur la valeur à toutes les activités de production plutôt qu'à un segment, une usine ou une gamme de produits. La flexibilité est plus grande si on y ajoute les opérations d'une entreprise en participation ou de compagnies affiliées.
- La fragmentation des marchés de plus en plus considérable, en quête de créneaux libres, élimine toute possibilité d'investir massivement dans des composantes coûteuses du groupe propulseur. Sans moyenne d'ensemble, les constructeurs seraient moins intéressés à produire en Amérique du Nord, un faible volume de véhicules répondant à un créneau particulier ou pourraient être tentés de les assembler auprès du marché dominant.

- Les règles s'appliquant à l'Accord de libre-échange actuel entre le Canada et les États-Unis, sont inutilement ambiguës. Par contre, celles de l'Accord de libre-échange nord-américain devront être plus claires, plus concises, plus faciles à vérifier en plus d'être accompagnées d'un lexique de définitions sur lesquelles tous se seront mis d'accord à l'avance, le tout doté d'un mécanisme d'arbitrage rapide des différends concernant les règles et leur signification.

Recommandation: Le Comité recommande qu'une disposition concernant l'interprétation opportune des bulletins et des décisions anticipées fasse partie intégrante de la mise en application de l'ALENA, et qu'un comité tripartite permanent règle les questions d'interprétations et d'administration. L'objectif serait de prévoir et de résoudre les questions avant que celles-ci ne provoquent de sérieux problèmes.

6.3 Le marché

Le Canada et les États-Unis continuent d'être les marchés les plus ouverts du monde et, de ce fait, les plus concurrentiels. Pour cette raison, les consommateurs peuvent choisir parmi une vaste gamme de produits de qualité et à des prix plus bas. Les consommateurs ont répondu en faisant part de leurs attentes toujours plus élevées, ce qui n'a fait qu'accroître les défis auxquels les concepteurs, les constructeurs et les concessionnaires automobiles devaient répondre.

6.3.1 Le profil des sources d'approvisionnement

- Les marchés de l'automobile sont nationaux, bien que l'Accord de libre-échange soit en train de modifier quelque peu cette assertion. L'approvisionnement est toutefois international, surtout depuis la rationalisation de la production effectuée en vertu du Pacte de l'automobile.
- La faible croissance dans le domaine des ventes de véhicules automobiles dans la plupart des pays industrialisés se prolongera dans l'avenir, nous assurant à coup sûr d'une concurrence accrue en termes de part du marché.
- Les exigences des consommateurs, regroupant un nombre toujours croissant de facteurs, sont personnalisées, et répondent à des inquiétudes au niveau de l'environnement, de l'énergie et de la sécurité. Elles ont dorénavant la priorité auprès des secteurs publics et gouvernementaux.

6.3.2 Les enjeux des consommateurs

Assurer la satisfaction du consommateur lors de l'achat et des services après-vente du secteur automobile constitue le point capital de tous les segments de l'industrie. Celle-ci a réalisé des progrès considérables pour répondre aux attentes du client, mais :

- La question du prix est devenue un problème pour l'acheteur de voitures neuves. Les prix des voitures d'occasion ayant beaucoup baissé, les clients ont moins d'argent à mettre sur l'achat d'un véhicule neuf.

- Les taxes appliquées aux véhicules neufs les rendent moins attrayants, surtout lorsque le client doit payer des taxes sur l'air climatisé, la batterie, les pneus, le carburant, sans parler des taxes de ventes ajoutées au prix du véhicule, une fois celui-ci négocié. Le total de ces taxes équivaut à environ 17 % du prix d'achat total, une raison de plus pour expliquer la réduction du marché canadien.
- La maison mise à part, l'automobile est l'achat le plus important que la plupart des gens feront au cours de leur existence et le désir de compensation se fait de plus en plus grand lorsque le véhicule dans lequel le consommateur a investi plusieurs milliers de dollars éprouve des ennuis mécaniques.
- Le Programme d'arbitrage pour les véhicules automobiles de l'Ontario (PAVAO) existe depuis 1986 et fournit aux consommateurs ontariens un mécanisme qui leur permet d'avoir recours à une tierce partie pour résoudre les différends visant les défauts supposés de fabrication.
- Les consommateurs trouvent que le PAVAO est plus efficace au point de vue économie de temps et d'argent que la cour des petites créances. Quant à eux, les constructeurs profitent des coûts avantageux et d'une paperasserie réduite. La situation serait différente si les lois américaines régissant les «citrons» étaient également appliquées au Canada.

Recommandation: Le Comité recommande que toutes les taxes associées à la vente de véhicules soient réexaminées afin de simplifier le système d'imposition et de rendre les véhicules neufs plus abordables. Il suffirait d'appliquer le fardeau des taxes sous d'autres formes.

Recommandation: Le Comité recommande que le Programme d'arbitrage pour les véhicules automobiles de l'Ontario (PAVAO) soit étendu à l'échelle nationale.

6.4 Les taxes et réglementations

L'industrie canadienne de l'automobile ne doit pas être mise en péril par des politiques et des réglementations inutiles, conflictuelles ou redondantes. Il faudrait plutôt tenter des efforts pour obtenir le consensus, voir à ce que la réglementation cède la place au volontariat, à ce que le partage des données remplace les rapports et les amendes et établir des cibles réalistes et claires qui remplaceraient des mesures arbitraires.

- Les politiques de taxation seront inefficaces, nuisibles et inutiles si l'objectif à atteindre est mal défini et mal accepté du public. Ainsi, par exemple, les automobiles sont soumises à la TPS, à la taxe sur le poids, à la TVP, à la taxe sur l'air climatisé et, en Ontario, à la taxe sur les pneus et à une taxe sur l'économie de carburant. On accorde peu ou pas d'importance au fait que la consommation totale des véhicules de tourisme se situe au niveau de 1975, malgré une augmentation de plus de 40 % du nombre de véhicules en circulation.

- Les normes uniques imposées aux véhicules canadiens pourraient nuire au commerce, à l'accès au marché et aux économies de production. Il faudrait, dans la mesure du possible, pouvoir les éviter. L'application de normes canadiennes uniques imposées aux véhicules devrait pouvoir supporter l'analyse coût/efficacité.

Recommandation: Le Comité recommande que les normes uniques canadiennes soient envisagées seulement en cas de nécessité et si les exigences américaines ne peuvent y satisfaire. Lors de l'élaboration d'une telle norme, il serait souhaitable que les gouvernements et l'industrie coopèrent et élaborent ensemble des solutions alternatives qui pourraient être évaluées en fonction des critères coûts/avantages.

Recommandation: Le Comité recommande que le Plan vert élaboré par le Canada soit le principal point d'intérêt des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux lors de l'élaboration des initiatives visant l'environnement et la conservation de l'énergie.

Recommandation: Le Comité recommande que la taxe sur les produits et services (TPS) ainsi que la taxe de vente provinciale (TVP) soient combinées afin de réduire les coûts administratifs et la complexité des systèmes ainsi que la confusion et l'animosité des consommateurs.

Recommandation: Le Comité recommande que les coûts uniques et supplémentaires encourus par les fabricants, les vendeurs et les consommateurs au Canada, en raison des exigences gouvernementales, soient définis et compensés pour permettre la concurrence entre les entreprises. Parmi les exemples on retrouve : les démarches et les coûts visant l'obtention des divers permis et certificats d'approbation nécessaires aux projets d'immobilisations en Ontario, les coûts liés aux essais sur des produits chimiques particuliers effectués au Canada, comparativement aux coûts dans d'autres pays (y compris les essais supplémentaires sur des produits déjà testés, approuvés et utilisés dans d'autres pays), les propositions visant le financement des fonds de retraite, les exigences d'équité en matière d'emploi et de salaires, les normes d'emploi en conflit avec certaines dispositions contenues dans les conventions collectives en ce qui a trait à l'hygiène et à la sécurité, le temps supplémentaire et l'impôt santé des employeurs qui sert à défrayer une partie du système ontarien des soins de la santé.

Recommandation: Le Comité recommande l'établissement de critères d'évaluation des propositions de règlements en fonction de leurs effets sur les coûts imposés aux entreprises canadiennes, sur les produits qu'ils fabriquent, et sur leur compétitivité à l'échelle nationale et internationale.

Recommandation: Le Comité recommande que les gouvernements envisagent la possibilité d'établir un organisme capable de fournir des services de liaison gouvernementale «clef en main» aux entreprises prévoyant effectuer d'importants investissements. Cet organisme aiderait les entreprises à négocier des ententes visant la formation, leur offrirait des services de consultation et la participation d'autres paliers de gouvernement, le cas échéant, en plus de leur fournir toutes les autorisations relatives au zonage, à l'environnement, au code du bâtiment, etc.

6.5 La technologie

6.5.1 Les crédits d'impôt en matière de R-D

Des systèmes d'encouragement fiscaux, sous forme de crédits d'impôt visant la recherche scientifique et le développement expérimental (RS-DE ou R-D) sont mis à la disposition d'organismes effectuant de la recherche et du développement au Canada. Le programme peut, de manière significative, augmenter la quantité de R-D effectuée par l'industrie de l'automobile, mais les conditions d'admissibilité et les problèmes administratifs en ont limité l'efficacité et ont découragé plus d'un fabricant de pièces détachées et constructeur de véhicules à effectuer davantage de R-D au Canada.

L'admissibilité

- L'accès aux crédits d'impôt à la R-D a été gêné par les problèmes d'admissibilité identifiés par le sous-comité d'ISTC.
- Les problèmes d'admissibilité portent sur les dispositions visant l'immobilisation qui sert «en totalité ou presque» à la production, surtout lorsqu'une entreprise développe de l'équipement pour la Recherche et le Développement et s'en sert subséquemment pour la production.
- D'autres problèmes d'admissibilité viennent s'ajouter au moment de déterminer la répartition entre les frais généraux et les dépenses administratives reliés aux activités de Recherche et de Développement.
- Le gouvernement a reconnu qu'il y avait des problèmes au niveau des conditions d'admissibilité dans son budget de 1992.

L'administration

- Les problèmes administratifs se situent au niveau des critères d'évaluation de l'admissibilité.
- Le budget fédéral de 1992 a tenté de rationaliser l'administration du système de crédit d'impôt à la R-D.
- L'introduction de mesures plus souples de calcul des dépenses en immobilisations, utilisées à la fois pour la recherche et la production, ainsi qu'en ce qui a trait à la répartition des frais généraux et des dépenses administratives et à l'obligation de documenter une dépense supplémentaire serait la bienvenue.

Recommandation: Le Comité recommande qu'une décision anticipée en matière d'impôt sur le revenu ou une forme quelconque de décision anticipée soit présentée, avant le début des projets, de manière à garantir l'admissibilité d'un projet. Une étude devra également être faite au sujet des avantages relatifs visant à attribuer à ISTC la responsabilité de remettre les certificats ou les règlements, accompagnés de la documentation standardisée, comme pour les précédents programmes d'encouragement à la recherche.

Recommandation: Le Comité recommande la modification de la règle du «en totalité ou presque» visant les crédits d'impôt au titre d'immobilisations. Une juste répartition des crédits d'impôt à l'investissement et des déductions pour amortissement, en fonction de l'utilisation de l'équipement à des fins de R-D, devrait être permise. Cette modification éviterait toute ambiguïté visant le calcul des coûts du projet tout en encourageant la recherche et le développement.

Recommandation: Le Comité recommande qu'un facteur standard réservé aux frais généraux puisse être utilisé lorsque des projets légitimes de R-D sont entrepris dans des installations polyvalentes, de manière à encourager cette activité. Les installations réservées uniquement à la R-D ne sont pas rentables du point de vue économique.

Recommandation: Le Comité recommande que les définitions visant les coûts des projets soient clairement définies par Revenu Canada Impôt.

Recommandation: Le Comité recommande que Revenu Canada Impôt permette d'utiliser les crédits d'impôt en compensation de toutes les taxes y compris les impôts et surtaxes des grandes sociétés.

Recommandation: Le Comité recommande que des normes de documentation standard destinées aux projets de R-D puissent être mises au point avec l'aide des représentants de l'industrie.

Recommandation: Le Comité recommande que l'équipement usagé puisse faire l'objet d'un crédit à l'investissement.

Recommandation: Le Comité recommande la réduction des délais entre la planification, la mise en application, l'examen du conseiller scientifique et la vérification finale.

Recommandation: Le Comité recommande que la période d'admissibilité de R-D s'étende jusqu'à la production commerciale.

Recommandation: Le Comité recommande que Revenu Canada Impôt examine les projets en fonction d'un programme (plusieurs véhicules) plutôt qu'en se basant sur un seul véhicule.

6.5.2 Le financement de l'innovation industrielle

Le Comité sur le financement de l'innovation industrielle a examiné les sources et les coûts en immobilisation disponibles pour financer l'innovation industrielle et un certain nombre de recommandations ont été faites qui ont pour objet d'appuyer l'innovation industrielle accrue en améliorant les moyens de les financer. Les recommandations du Comité portent sur les points suivants :

- Les profits des investisseurs, propriétaires et chefs d'entreprises, sources de véritable richesse;
- Les fonds nécessaires à des fins d'innovation industrielle;
- les risques pris par des entreprises bien établies;
- L'accès au capital destiné au démarrage des entreprises axées sur la technologie;
- Les connaissances des investisseurs visant les entreprises axées sur la technologie;
- La communication et l'entente entre les institutions financières, les investisseurs et les entreprises axées sur la technologie;
- L'accès d'une petite entreprise axée sur la technologie à toute une gamme de connaissances et d'aptitudes en gestion.

Recommandation: Le Comité recommande la mise en place des recommandations du Comité sur le financement des innovations industrielles (contenues dans son rapport du 31 mars 1991).

Recommandation: Le Comité recommande que les gouvernements fédéral et provinciaux appuient les efforts du Sous-comité de la statistique visant à élaborer des repères de comparaison entre la compétitivité de l'industrie automobile du Canada et celle de ses concurrentes. Les repères pourraient comprendre les coûts de main-d'oeuvre unitaires, les coûts des matériaux, tous les coûts liés aux affaires, les investissements en R-D des produits et procédés, l'investissement lié aux installations, les investissements au niveau des infrastructures reliées aux transports, à la communication, etc.

7 QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

7.1 Les principes relatifs à l'environnement

- **Les programmes relatifs à l'environnement devront, dans la mesure du possible, s'harmoniser de part et d'autre du Canada ainsi qu'aux États-Unis, tout en tenant compte de la nature intégrée de l'industrie automobile nord-américaine.**
- **Les programmes visant l'environnement devront être basés sur de bons principes environnementaux et économiques.**
- **Les méthodes volontaires de conformité assurent la flexibilité et l'efficacité des ressources tant au niveau gouvernemental qu'industriel et doivent être privilégiées lorsque tous les intervenants sont d'accord.**
- **Les approches en fonction du marché doivent, dans la mesure du possible, être utilisées. Les stratégies qui exploitent les forces du marché sont bien plus efficaces que certaines méthodes plus strictes.**
- **Les solutions concernant les problèmes globaux doivent découler d'ententes internationales. Le Canada ne peut se permettre d'aller seul de l'avant.**

7.2 Les économies d'énergie

- **Depuis le milieu des années soixante-dix, les constructeurs nationaux ont plus que doublé les économies en matière de consommation de carburant des véhicules, tout en réduisant les émissions de gaz d'échappement de manière substantielle.**
- **Les données historiques montrent clairement que le prix de l'essence a été le facteur principal influençant les économies de carburant au niveau des nouvelles voitures, du nombre de kilomètres parcourus et de consommation globale. Si les prix de l'essence ont considérablement modifié le comportement du consommateur, les normes régissant les économies n'ont rien changé.**
- **Ces normes se sont avérées inefficaces et injustes en matière de conservation du carburant. Elles nuisent aux constructeurs nationaux de la gamme complète et n'ont que peu modifié le comportement des consommateurs, seul facteur ayant une influence sur les économies de carburant du parc et la consommation globale.**

- La technologie n'est pas, commercialement parlant, capable d'effectuer une transformation radicale au niveau des économies de carburant. Pour y arriver, il faudrait procéder à la réduction massive des dimensions de tous les véhicules et ce aux dépens de la sécurité de l'occupant. Le virage vers des véhicules plus petits, dans toutes les catégories, serait contraire aux tendances actuellement exprimées par les consommateurs. À moins d'une percée technologique importante, dotée d'applications commerciales, les économies futures de carburant iront en augmentant mais à un coût substantiel.

Recommandation: Le Comité recommande qu'au lieu de mettre l'accent sur les normes d'économie de carburant, le gouvernement poursuive une stratégie de marché plus large visant à réduire la demande des consommateurs canadiens en carburant fossile.

7.3 Les gaz d'échappement

- L'industrie de l'automobile a déjà réduit les émissions des voitures de tourisme de près de 90 % en moyenne, à partir de niveaux non contrôlés.
- Si on se fie aux normes actuelles, on estime que d'ici l'an 2005, les émissions totales des voitures de tourisme canadiennes seront réduites de 43 % en ce qui a trait aux hydrocarbures et de 57 % pour les oxydes d'azote. On sait que ces deux éléments contribuent à la formation de la couche d'ozone dans l'air.
- Les constructeurs canadiens ont déjà signé un protocole d'entente avec le gouvernement fédéral précisant leur volonté d'adopter, volontairement et progressivement, les normes américaines plus restrictives en matière d'émissions, en commençant avec les voitures de tourisme de l'année 1994. Cette initiative volontaire permettra une réduction supplémentaires des oxydes d'azote (NOx) de 60 % et des hydrocarbures (HC) de 29 %, d'ici l'introduction des nouveaux modèles de 1996.
- Pour l'instant, seuls les efforts quantifiables tels que l'élimination des vieux véhicules de la circulation et un entretien adéquat des nouveaux véhicules par leurs propriétaires pourront réguler les taux d'émissions.
- D'ici 1994, l'industrie de l'automobile sera prête à fournir aux consommateurs canadiens des véhicules lourds qui répondront aux mêmes normes américaines restrictives en matière d'émissions, à condition que tout le carburant diesel à haute teneur en soufre, actuellement en vente au Canada, soit remplacé par un carburant diesel à basse teneur en soufre, comme c'est actuellement le cas aux États-Unis.

- Il semblerait que le gouvernement fédéral ne réglementera pas la teneur en soufre du carburant diesel avant l'année modèle 1996 au plus tôt. Cette mesure retardera l'arrivée sur le marché de véhicules derniers-nés de la technologie ainsi que l'application de nouvelles normes en matière d'émissions des véhicules lourds qui dépendent largement de la réglementation sur les carburants.

Recommandation: Le Comité recommande que des normes plus strictes sur les émissions soient accompagnées de règlements plus sévères en matière de carburant. Le cas du carburant diesel à faible teneur en soufre illustre bien la nécessité d'établir des règlements au fur et à mesure que les normes sur les émissions se font plus contraignantes. Les gouvernements n'ont d'autres choix que de baser leurs législations en matière d'émissions sur un système intégral, soit l'automobile et son carburant.

7.4 Les taxes appliquées aux véhicules à forte consommation de carburant

- Tout comme les normes visant les économies de carburant, ces taxes sont inefficaces parce qu'elles ne permettent pas de réduire la consommation de carburant. Elles s'appliquent uniquement aux nouveaux véhicules et n'encouragent nullement les conducteurs à modifier leur façon de conduire, facteur déterminant de la consommation globale.
- Ces taxes n'ayant aucune incidence sur les coûts associés à la conduite d'une automobile, toute économie de carburant liée à une telle taxe est partiellement «récupérée» par une augmentation accrue de la conduite.
- Ces taxes ont un effet potentiellement négatif et pervers sur l'environnement. Étant donné qu'elles augmentent le capital et les coûts de financement, elles découragent les consommateurs de se procurer des véhicules neufs équipés de systèmes d'émissions plus efficaces. Les consommateurs sont ainsi moins enclins à remplacer leurs vieux véhicules source de pollution.

Recommandation: Le Comité recommande qu'au lieu d'imposer des normes sur les économies d'énergie ou d'appliquer des taxes sur les véhicules à forte consommation de carburant, le gouvernement réglemente la réduction globale de la consommation d'énergie par des mesures plus vastes telles que les taxes sur le charbon qui réduirait de manière efficace et équitable l'utilisation des carburants fossiles par tous les secteurs de l'économie canadienne.

7.5 Les carburants dits «alternatifs»

Les constructeurs travaillent actuellement à l'élaboration d'un véhicule capable d'utiliser des carburants de remplacement primaires. Chacun des Trois Grands a dressé des mandats exclusifs mondiaux pour l'élaboration de véhicules fonctionnant soit au méthanol, au propane ou au gaz naturel. La conservation et l'expansion possible de ces mandats au Canada est souhaitable car ils représentent une possibilité d'acquérir une position enviée dans un secteur à la fine pointe de la technologie et doté d'une valeur ajoutée canadienne élevée. Le succès dépendra de l'introduction accélérée de ces véhicules de manière à accaparer une importante part du marché.

Un certain nombre de facteurs clefs dépendent des liens indispensables établis entre les constructeurs de véhicules, les gouvernements fédéral et provinciaux, les centres de recherche et les fournisseurs de carburant :

- Les gouvernements fédéral et provinciaux devront dresser des stratégies coordonnées en ce qui a trait aux carburants dits «alternatifs» et indiquer clairement les carburants disponibles à long terme.
- Les infrastructures nécessaires aux carburants «alternatifs» devront être développées et il faudra s'assurer que la création de nouveaux produits et programmes visant les véhicules propulsés par du carburant alternatif s'effectue à l'initiative du secteur privé. À cet égard, les carburants alternatifs devront être facilement disponibles sur le marché et leurs prix devront être compétitifs.
- Les normes et règlements régissant les carburants «alternatifs» devront être sensiblement les mêmes dans toute l'Amérique du Nord et reconnaître la nature intégrée de l'industrie de l'automobile, tout en permettant aux constructeurs de négocier les ressources technologiques, manufacturières et financières.
- Le gouvernement fédéral devra réglementer les véhicules propulsés au moyen de nouveaux carburants. Le fait de permettre aux provinces d'établir leurs propres normes ne fera qu'accroître la complexité et les coûts tout en réduisant la faisabilité des véhicules produits par les constructeurs.
- Les règlements régissant les nouveaux carburants devront être basés sur la performance plutôt que sur la conception. Dans le passé, les véhicules propulsés par des carburants alternatifs devaient répondre à des critères de conception qui avaient principalement pour but de rencontrer les besoins des fabricants du marché après-vente. En demandant aux constructeurs de répondre à des normes de conception similaires, on éliminera tout avantage concurrentiel en matière de conception.
- Tous les constructeurs et les entreprises de transformation seront régis par les mêmes exigences.

Recommandation: Le Comité recommande qu'une campagne visant les carburants dits «alternatifs» soit mise sur pied, en collaboration avec les industries et les gouvernements intéressés, qui servirait à déterminer les obstacles et les mesures à prendre au moyen de principes définis avec soin. La technologie utilisée pour les carburants dits «alternatifs» pourrait contribuer de manière significative au taux de productivité du Canada et à sa prospérité à long terme, à condition que les barrières soient réduites ou supprimées.

7.6 Les inspections obligatoires et régulières des véhicules

- Il est prouvé que les véhicules les moins récents, bien que représentant la plus faible proportion des véhicules en circulation et le kilométrage le moins élevé, contribuent davantage à l'émission des gaz d'échappement que les véhicules plus récents et plus efficaces, équipés des derniers développements en matière de contrôle des émissions polluantes.
- Les politiques visant à éliminer les véhicules pollueurs et à accroître le marché des véhicules plus récents et moins polluants réussiraient plus efficacement à atteindre la réduction des émissions souhaitée tout en améliorant l'efficacité énergétique pour l'ensemble des véhicules en circulation.

Recommandation: Le Comité recommande que les gouvernements provinciaux contribuent aux objectifs des plans de réduction des NOx et VOC en mettant sur pied des programmes réguliers et obligatoires d'inspection des véhicules. Ces programmes devront correspondre aux exigences nationales appuyées par les constructeurs de véhicules.

7.7 La coopération provinciale/fédérale en matière d'environnement

- Le Plan vert adopté par le Canada permet une vaste gamme d'initiatives en matière de protection de l'environnement, représentant le point culminant des opinions sollicitées auprès de divers groupes d'intervenants, y compris ceux de la communauté des affaires, des gouvernements provinciaux et des organismes non gouvernementaux. Le Plan servira de cadre aux diverses initiatives collectives et coopératives des intervenants, en plus d'exiger une action régionale de la part des gouvernements provinciaux de manière à répondre aux objectifs environnementaux particuliers tels que le Plan de gestion des NOx/VOC.
- La réussite des objectifs environnementaux nécessite une amélioration des relations provinciales et fédérales pour assurer l'uniformité des règlements entre les juridictions et accorder toute l'importance voulue aux stratégies non traditionnelles telles que les instruments économiques et la participation volontaire.

7.8 Les autres facteurs environnementaux

Les autres facteurs environnementaux auxquels s'adresse l'industrie de l'automobile portent sur les points suivants :

- le recyclage
- les chlorofluorocarbures (CFC)
- la prévention de la pollution
- la gestion des déchets
- le Programme d'assainissement de l'air de l'Ontario
- Le Programme d'assainissement de l'eau de l'Ontario - Stratégie municipale et industrielle de dépollution (SMID)

Vous trouverez de plus amples renseignements sur les activités de l'industrie à cet égard dans l'Annexe I du présent rapport.

8 L'ÉLECTRICITÉ - L'APPROVISIONNEMENT ET LES COÛTS

Jusqu'à présent, la croissance soutenue de l'industrie de l'automobile en Ontario est attribuable à un certain nombre de facteurs, le plus important étant pour les usines, la possibilité de s'approvisionner en électricité. Il est essentiel que l'industrie continue d'avoir accès à une source d'énergie fiable et abordable si nous voulons poursuivre nos activités de fabrication et si l'Ontario veut conserver les investissements actuels tout en attirant un grand nombre de nouvelles entreprises, source de création d'emplois.

- Les entreprises membres de la Société des fabricants de véhicules à moteur ont volontairement entrepris de contrôler la consommation d'électricité en établissant des objectifs d'efficacité conformément au Programme d'économie d'énergie dans l'industrie canadienne (PEEIC), programme administré par l'industrie mais parrainé et financé par le gouvernement.
- L'industrie a entrepris de réduire, de manière significative, la consommation d'énergie tout au long du processus de production et de réaliser des économies substantielles en matière d'économie d'énergie. Par exemple, les compagnies membres ont volontairement installé des systèmes d'éclairage et des moteurs à haut rendement énergétique en plusieurs endroits, y compris des systèmes d'entraînement à vitesse variables. De plus elles ont adopté certaines inventions à la fine pointe de la technologie en ce qui a trait à l'application de peintures spéciales et à l'installation de «parois solaires», conçues par des Canadiens et fabriquées en Ontario. D'autres initiatives visent la conservation de l'énergie au moyen de systèmes de transfert en période de pointe, lorsque cela était possible, les programmes de conservation de l'énergie parrainés par l'industrie et le gouvernement, les séminaires sur les transferts du savoir-faire et la cogénération.
- Dans le passé, les tarifs pratiqués par Hydro Ontario avaient toujours permis à l'industrie de profiter d'un avantage sur la concurrence. Tel est loin d'être le cas aujourd'hui. En 1984, l'Ontario était la province où les coûts d'électricité étaient les plus bas de toutes les provinces et de tous les États producteurs de véhicules. Toutefois, en 1990, l'Ontario glissait au 7^e rang avec une augmentation cumulative de ses tarifs de 61 % au cours de cette période. L'accélération des augmentations de tarifs ne feront que désavantager davantage les installations situées en Ontario.
- Les entreprises affiliées à la Société des fabricants de véhicules à moteur, dépensent annuellement plus de 100 millions de dollars en électricité pour leurs opérations en Ontario. Une augmentation de 11,8 % prévue pour 1992, fera augmenter le total de 12 millions de dollars.

- Pour ce qui est de l'avenir, nous devons faire face à une concurrence extrême, à un marché sur son déclin et à une capacité de production excédentaire débilante. De plus, les questions relatives à l'environnement font plus que jamais partie de la stratégie d'ensemble d'une entreprise. Les solutions à ces problèmes seront coûteuses et la technologie qui nous permettra de réduire les émissions et de rendre nos usines plus environnementalement acceptables nécessiteront une dépense d'énergie supplémentaire.
- Nous continuons de travailler avec diligence à la conservation de l'énergie, tout en nous préoccupant de la capacité d'Hydro Ontario à répondre aux demandes futures d'électricité autrement que par des programmes de conservation et de remise à neuf des installations existantes.

Recommandation: Le Comité recommande qu'une réévaluation de la demande future, de l'approvisionnement, des prix pratiqués et de la fiabilité des sources soit entreprise en Ontario et au Québec.

9 ENJEUX FISCAUX ET MONÉTAIRES

9.1 L'accès au capital et ses coûts

Les coûts et la disponibilité du capital n'avaient jamais été mis en question en Amérique du Nord, jusqu'à ce que la présente récession et la restructuration de la fabrication découlant d'une concurrence accrue nous en soulignent les pires effets.

- Les profits de l'industrie sont inexistants ou bien ont atteint un seuil critique pour les entreprises installées en Amérique du Nord. Il en va de même pour le capital.
- Les investissements et le fonds de roulement devront provenir de sources externes.
- Un plus grand nombre d'entreprises devront accroître leurs dépenses même si les ventes et les profits continuent de chuter.
- La course au capital est aggravée par les actions des gouvernements canadien et américain qui financent des dettes et des déficits budgétaires records au moment même où les entreprises, petites et grandes, ont également besoin de financer leurs dettes.
- Les cotes de solvabilité sont devenues un facteur déterminant en ce qui a trait au coût du capital et à l'investissement.
- Les ratios du bilan sont scrutés à la loupe, obligeant les gestionnaires à prendre des décisions importantes, rendues encore plus difficiles si les options en matière d'équité ne peuvent être envisagées.
- Les écarts en matière de coûts du capital entre les pays hôtes de l'industrie automobile et les compagnies automobiles au sein d'un pays s'accroissent au fur et à mesure que les besoins d'emprunts augmentent.
- L'élimination progressive du programme d'aide à l'achat de l'équipement nécessaire aux fournisseurs par les constructeurs automobiles ne fera qu'ajouter au fardeau des fabricants de pièces détachées. Il convient de réévaluer cette décision.
- La plupart des constructeurs automobiles, actifs sur le marché international, devront apprendre les règles du jeu des marchés financiers s'ils veulent réduire les coûts en capital et se protéger des fluctuations monétaires.

Le résultat est que les institutions financières sont de plus en plus réticentes à aider les entreprises automobiles. En ce qui a trait aux petits fournisseurs et concessionnaires, le problème est d'autant plus difficile à surmonter du fait qu'il s'agit d'une «petite entreprise» et d'une compagnie reliée au domaine de l'automobile.

Recommandation: Le Comité recommande que les gouvernements et l'industrie des fabricants de pièces d'automobile prennent l'initiative de présenter aux investisseurs les renseignements dont ils ont besoin pour évaluer avec objectivité les perspectives d'avenir de l'industrie.

Recommandation: Le Comité recommande que les entreprises qui, dans leur plan d'affaire, ont l'intention d'augmenter leurs dettes ou leur capital de risque accordent une attention particulière au besoin de fournir des preuves tangibles démontrant qu'elles s'en sortiront plus fortes et plus rentables que jamais.

Recommandation: Le Comité recommande que les constructeurs d'automobiles et les fournisseurs de pièces détachées collaborent de manière à réduire les risques financiers pour ne pas nuire à la relation client/fournisseur.

Recommandation: Le Comité recommande que les gouvernements fédéral et provinciaux étudient les possibilités de mise en commun des capitaux en accordant, par exemple, des déductions d'impôt sur les contributions.

9.2 Le régime fiscal

- En établissant les taux d'imposition sur les revenus des grandes sociétés, le gouvernement canadien aurait intérêt à connaître les taux d'imposition réels des autres régions ou pays que le Canada doit concurrencer s'il veut obtenir des investissements.
- Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent travailler de concert et veiller à ce qu'une réduction d'impôt réalisée à un palier de gouvernement ne se transforme pas en augmentation d'impôt à un autre niveau de gouvernement.
- Les charges sociales et les taxes sur le capital sont des coûts directs encourus par le contribuable qui gagne un revenu. Pour cette raison, ces coûts devraient être déductibles à 100 % du calcul des profits ou de l'impôt sur le revenu.
- Les encouragements fiscaux décrits dans le budget fédéral de 1992 (la réduction du taux d'imposition des grandes sociétés sur les bénéfices résultant de la fabrication et de la transformation, l'augmentation du taux d'amortissement, de 25 % à 30 %, pour les biens admissibles à la Catégorie 39, la volonté de réduire la retenue fiscale sur les dividendes versés aux sociétés étrangères) ainsi que les changements annoncés précédemment en matière d'imposition des grandes sociétés représentent tous des initiatives positives qui favoriseront les investissements et la compétitivité internationale.

- En simplifiant les conditions d'admissibilité aux crédits d'impôt visant la recherche et le développement et, dans la mesure où les entreprises pourront se prévaloir des avantages offerts par le système, celles-ci seront mieux en mesure de créer des emplois dans le domaine de la haute technologie, sans parler des effets d'entraînement dont profiteront les autres secteurs industriels.

Recommandation: Le Comité recommande que toute initiative en matière d'impôt mise de l'avant par les gouvernements soit évaluée à la lumière d'une analyse coûts/bénéfices à long terme, sans quoi les préoccupations à court terme pourraient nuire aux possibilités d'investissements futurs au pays.

9.3 Le taux de change

Les fluctuations du dollar canadien touchent de manière significative la compétitivité des coûts des constructeurs canadiens et le niveau de magasinage transfrontalier.

- Le cycle d'investissement des usines de fabrication des véhicules et des pièces détachées est de cinq à sept ans. Les investissements effectués en fonction d'un dollar canadien fixé à 0.75 \$ sont moins attrayants si le dollar vaut 0.85 \$.
- Les fluctuations du taux de change peuvent avoir un effet profond sur la compétitivité des coûts des usines canadiennes, surtout si la plus grande partie de ces coûts sont défrayés en dollars canadiens alors que les revenus sont expédiés en dollars américains.
- Les mesures de protection du taux de change sont souvent insuffisantes pour éviter les répercussions provenant des fluctuations. Au fur et à mesure de l'intégration des économies canadienne et américaine, il deviendra de plus en plus important de stabiliser les taux de change de manière à favoriser le développement de l'industrie de fabrication du Canada.

Recommandation: Le Comité recommande que le gouvernement fédéral et la Banque du Canada prennent les mesures qui s'imposent pour stabiliser le taux de change entre le Canada et les États-Unis.

10 QUESTIONS PROVINCIALES/FÉDÉRALES

10.1 Le camionnage

Les ententes commerciales permettent actuellement l'accès au marché nord-américain ou le feront sous peu. Toutefois, l'accès garanti par une entente commerciale diffère du libre accès découlant du transport autorisé des marchandises de l'autre côté d'une frontière internationale.

- Au cours des années 1990 et 1991, les camionneurs ont à plusieurs reprises bloqué les frontières internationales (principalement entre l'Ontario et les États-Unis), imposant de ce fait des retards aux usines d'assemblage automobile dépendantes du système de production JAT.
- De telles actions nuisent à la fiabilité des approvisionnements de véhicules finis en provenance des usines d'assemblage du Canada et à l'approvisionnement en pièces détachées des usines d'assemblage américaines par les fournisseurs canadiens.
- Avec l'intégration du marché nord-américain, les prescriptions de poids et de longueur visant les camions-remorques ne devront pas être différentes de celles des États-Unis.

Recommandation: Le Comité recommande que des mesures soient prises pour assurer le libre passage des frontières internationales, sans quoi le Canada risque d'abord de perdre les contrats de fabrication de pièces détachées puis les nouveaux mandats de production exclusive destinés aux usines d'assemblage.

Recommandation: Le Comité recommande que les prescriptions de poids et de longueur soient identiques dans toutes les provinces afin d'améliorer l'efficacité de l'industrie du camionnage au Canada.

10.2 L'infrastructure

Aucun palier de gouvernement ne remet en question la valeur économique de se doter d'une infrastructure routière efficace et moderne comprenant ponts, tunnels, égouts et réseaux d'aqueducs. Pourtant, d'éternelles questions comme, par exemple, la question du financement, demeurent insolubles et retardent les progrès.

- Les municipalités ont établi les coûts d'entretien et d'amélioration à quelque 15 milliards de dollars et attendent d'obtenir du financement des paliers de gouvernements supérieurs.

- Les groupes environnementaux remettent en question les méthodes actuelles de traitement des eaux usées et des déchets, l'utilisation faite de l'eau, les coûts, et la qualité. Ils s'opposent à toute expansion du système routier, du nombre de véhicules et de l'augmentation de la quantité de carburant disponible.
- Les associations d'automobilistes s'opposent à la configuration de gros véhicules commerciaux, pourtant plus efficaces au point de vue consommation de carburant et émissions des gaz d'échappement.
- Les compagnies de chemin de fer protestent en déclarant que les camions ne payent pas leur juste part des dommages qu'ils infligent au système routier, alors que les compagnies ferroviaires doivent entretenir leurs propres emprises.

L'industrie automobile appuie l'analyse de l'Association des transports du Canada. Celle-ci a démontré que la plupart des territoires de juridictions diverses faisaient face à d'importantes lacunes financières en ce qui a trait à la construction ou à l'entretien des infrastructures routières. L'étude a également permis de constater que les coûts de toutes sortes imposés aux véhicules et aux conducteurs ainsi que les taxes sur les carburants généraient des revenus bien supérieurs à leurs besoins financiers. De plus, l'industrie appuie l'élaboration d'un réseau national d'administration des routes par le Conseil des ministres des transports et la création d'un système interactif de la circulation.

Recommandation: Le Comité recommande que les gouvernements appuient le développement et l'application de systèmes intelligents de contrôle de la circulation (IVHS).

ANNEXE 1

AUTRES FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

Le recyclage

- Les constructeurs automobiles élaborent actuellement des programmes de recyclage qui s'appliqueraient tout au long du processus de fabrication et ils travaillent également à l'amélioration des mesures de recyclage des véhicules.
- Presque tout l'acier et le fer utilisés pour la construction des véhicules sont récupérés et recyclés, ce qui représente environ 75 % de la masse totale du véhicule.
- Une quantité accrue de plastique, représentant actuellement de 6 à 12 % de l'automobile, fait également l'objet de récupération. Les constructeurs automobiles se servent de plus en plus des matières plastiques pour résoudre les problèmes liés à l'économie de carburant et à l'effet de serre. La volonté de promouvoir le recyclage des automobiles est comparable aux autres priorités environnementales, soit les émissions de gaz d'échappement, la sécurité et les économies de carburant. Il est également important de se demander combien le consommateur est-il prêt à déboursier pour s'assurer du niveau élevé de recyclage.
- Les compagnies General Motors, Ford et Chrysler ont récemment formé un consortium pour mettre au point des moyens de réduire les déchets provenant de la ferraille, particulièrement en ce qui concerne les matériaux actuellement difficiles à recycler tels que les plastiques, le verre, le tissu, le cuir, les tapis, etc. L'automobile moderne est constituée, entre autres, de plus d'une cinquantaine de plastiques. Le défi lié à la conception d'un véhicule conçu pour être facilement démonté au moment du recyclage est immense. Il en va de même pour tout le processus d'identification, d'étiquetage et de séparation des divers plastiques, et des moyens encore à découvrir pour simplifier le détachage des plastiques des structures en acier ou en fer qui les soutiennent.
- Le moyen le plus sain, du point de vue de l'environnement, de recycler les véhicules consiste à pouvoir réutiliser les parties constituantes sans gaspiller trop d'énergie à les écraser et à les faire fondre. Les grands constructeurs disposent de programmes qui permettent de reconstruire les composantes principales telles que les moteurs et les transmissions pour ainsi réutiliser ces pièces.

Les chlorofluorocarbures (CFC)

- Les CFC (le fréon) sont utilisés comme réfrigérants dans les systèmes de climatisation automobile, alors que d'autres dérivés sont utilisés comme solvants pour d'autres opérations de fabrication.
- Les CFC utilisés dans les systèmes de climatisation automobile devraient être éliminés progressivement d'ici le modèle automobile 1995, processus déjà entamé dans certains modèles 1992. Ces plans sont conformes à ceux annoncés récemment par le Canada et qui visent à accélérer l'élimination des CFC d'ici 1995, conformément aux engagements pris dans le Protocole de Montréal.
- Des exigences de service nécessiteront l'utilisation continue des CFC-12 pour certains systèmes de climatisation au cours des 7 à 10 prochaines années. Le marché secondaire devra avoir l'assurance que les CFC-12, ou un mélange acceptable de frigorigènes, pourront continuer d'être utilisés pour les besoins des véhicules encore en circulation.
- Des appareils de recyclage des CFC ont été installés chez les concessionnaires et les garages pour, au cours de l'entretien des véhicules, récupérer et réutiliser les CFC provenant des systèmes de climatisation automobile. General Motors a installé ces équipements volontairement, bien avant que les règlements ne l'exigent.

La prévention de la pollution

- Les membres de la Société des fabricants de véhicules à moteur ont accepté de participer au programme de prévention de la pollution des Grands Lacs pour le secteur de l'automobile. Il s'agit d'un programme bilatéral (Canada/É.-U.) qui vise à réduire volontairement l'utilisation ou la production de substances toxiques. Ce programme de prévention de la pollution offre un moyen d'atteindre les objectifs en matière d'élimination virtuelle des substances toxiques dans les usines de fabrication des véhicules situées près du bassin des Grands Lacs.
- Le Programme canadien de prévention de la pollution automobile est la première initiative où l'on voit coopérer le gouvernement de l'Ontario, le gouvernement fédéral et l'une des industries les plus importantes du Canada.
- Le programme est conforme aux plans de gestion à long terme des compagnies membres ayant pour objectif commun une compétitivité à long terme et l'assurance de la prospérité dans un environnement global.

La gestion des déchets

- Il est nécessaire d'avoir un programme national de réduction des déchets composé de normes identiques.
- L'initiative unilatérale de l'Ontario (le Projet de loi 143) pourrait désavantager les entreprises installées dans la province.
- Au lieu d'imposer des règlements, il serait sage de permettre au programme volontaire de faire ses preuves. Dans ce domaine, les efforts déployés par les entreprises n'ont jamais été reconnus à leur juste mérite.
- La proposition de l'Ontario crée des exigences en matière de déclaration extrêmement coûteuses qui ne feront qu'augmenter les frais de fonctionnement, les coûts en immobilisations et en formation. De plus, les calendriers de vérification et les plans de travail visant la réduction des déchets sont irréalistes.

Le Programme d'assainissement de l'air de l'Ontario

- Le Programme d'assainissement de l'air de l'Ontario (PAA) imposera des contrôles à tous les niveaux et non plus uniquement au «point d'impact».
- Les modifications proposées aux règlements permettront de classer les émissions des gaz d'échappement d'après le degré de toxicité, les répercussions sur l'environnement et les niveaux de danger.
- Les compagnies devront surveiller les modèles d'émission, installer de nouveaux dispositifs anti-pollution et revoir les procédés de production.
- Les répercussions économiques du PAA sur l'industrie seront considérables.
- Des normes nationales devront être établies.
- Les organismes régulateurs devront être au courant des dispositions du Clean Air Act des États-Unis pour que les usines de l'Ontario ne soient pas désavantagées par des normes provinciales plus strictes que celles des États-Unis.

Le Programme d'assainissement de l'eau de l'Ontario - Stratégie municipale et industrielle de dépollution (SMID)

- L'objectif de la SMID vise l'élimination virtuelle des contaminants toxiques qui sont déchargés dans les cours d'eau de l'Ontario.
- Les résultats de contrôle serviront à établir les limites permmissibles en matière de concentration d'effluents.
- Les limites deviendront plus restrictives au fur et à mesure de l'évolution de la technologie dans chacun des secteurs.
- L'industrie accepte les principes de la SMID, mais s'inquiète de l'à-propos des dépenses étant donné le climat économique actuel.

ANNEXE 2

INITIATIVES ET ACTIVITÉS DES SOUS-COMITÉS DU CCA : SOMMAIRE DES RAPPORTS D'ÉTAPE

Le Conseil de formation dans le secteur de la fabrication des pièces d'automobile

Le Conseil, financé par Emploi et Immigration Canada et le ministère ontarien de la Formation professionnelle, a été créé officiellement en octobre 1991. Le personnel du Conseil s'occupe, par l'entremise de ses comités, de mettre sur pied un programme de formation qui s'adresserait aux ouvriers de production, sanctionné par un certificat en «usinage de pièces automobiles» et un plan de communication et de commercialisation. Le Conseil a fait parvenir aux gouvernements fédéral et provincial une proposition de financement de trois ans que ces derniers examineront. Le Conseil cherche également à intéresser le Québec à cette proposition.

Créé conjointement par l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada et les Travailleurs canadiens de l'automobile, le programme commencera en janvier 1993, après un essai pilote vers le milieu de 1992. Les cours, au nombre de cinq par année pendant trois ans, dispensent huit heures de formation, soit 40 heures par année ou 120 heures au total pour un maximum de 10 000 nouveaux apprentis par an.

Le sous-comité - programmes universitaires spécialisés

Comme l'indique le dépliant intitulé *Feu vert au progrès - Programme conjoint des industries et des universités visant à développer des compétences dans le domaine de la technologie automobile*, les quatre activités suivantes permettent d'atteindre cet objectif :

- obtenir les renseignements nécessaires au développement de nouveaux concepts et procédés;
- collaborer avec d'autres experts à exploiter les résultats de la recherche et du développement dans le domaine de l'automobile;
- comprendre la technologie sous-jacente aux concepts;
- former les autres à l'utilisation des concepts.

Quelques exemples de ces initiatives à l'action :

- L'Université de Windsor offre, dans le cadre de son programme de Génie mécanique, une concentration en génie de l'automobile au niveau de la maîtrise. On envisage la création d'une chaire de recherche.
- L'Université de Toronto compte déjà sur l'appui de plusieurs constructeurs canadiens et japonais. L'Université a mis sur pied des programmes de perfectionnement des étudiants au moyen de stages pratiques chez les constructeurs participants;
- L'Université McMaster a des installations de recherche et de développement dans le domaine de la conception et de l'optimisation des produits et des méthodes.
- L'Université d'Ottawa prépare présentement une chaire industrielle en génie électromoteur pour travailler avec des partenaires industriels sur des systèmes de batterie et de cellule destinés aux véhicules électriques;
- L'Université de Waterloo participe activement à plusieurs projets de recherche et de développement dans le domaine de l'automobile, y compris les méthodes de contrôle statistique, la gestion de la technologie, les matériaux, les études de fatigue des matériaux, les études dans le domaine de l'énergie, et des études portant sur l'environnement. Une chaire de recherche de productivité et de qualité a été instituée par GM/CRSNG.

Ces activités et d'autres reliées au domaine de l'automobile sont énumérées dans la publication intitulée *Compétences canadiennes en matière de recherche et développement dans l'industrie automobile*.

Initiative des composantes d'automobile (ICA)

En vertu du programme de l'ICA, 208 projets propres aux entreprises participantes ont été approuvés, sont en cours, ont été complétés ou ont avorté. Ces projets mettaient généralement l'accent sur l'amélioration de la productivité comme par exemple, les activités d'atelier, l'électronique et les réseaux, les méthodes de calcul des coûts de revient par activité élémentaire, la recherche et l'application de nouvelles technologies, ainsi que l'élaboration de nouveaux produits et la planification. L'ICA dispose d'un fonds de 6,27 millions de dollars jusqu'au 31 mars 1996.

Étude sur les perspectives d'avenir des fabricants de pièces

En vertu de l'ICA, l'analyse des perspectives d'ici à l'an 2000, et au-delà, traite d'une variété de facteurs tels que les tendances du marché, les matériaux, l'approvisionnement, le commerce et les relations d'affaires. La compilation des opinions et des conclusions fournira les renseignements nécessaires à la mise sur pied éventuelle d'un Centre de technologie automobile et servira au programme de l'ICA, aux relations avec les universités et au Conseil de formation dans le secteur de la fabrication de pièces d'automobile.

Les crédits d'impôt à l'investissement (CII) en matière de R-D

Le groupe de travail a grandement amélioré ses connaissances en ce qui a trait à l'administration des CII par Revenu Canada. La publication d'un bulletin d'interprétation par le gouvernement a été des plus utiles, tout comme les propositions du budget fédéral de 1992. Le groupe de travail a l'intention de faire des pressions pour améliorer l'admissibilité aux crédits d'impôt et les rendre plus pertinents au secteur de l'automobile.

Le Centre de technologie automobile

Le consensus qui ressort du Sous-comité qui étudie la question, tel que rapporté le 14 avril 1992, est le suivant : A) découvrir la meilleure technologie en utilisant des fonctions telles que les réseaux de communication latérale, la création d'un centre de coordination et le courtage technologique; B) viser l'industrie et mettre l'accent sur la compétitivité du marché; et C) mettre au banc d'essai de nouvelles technologies qui doivent être accessibles aux fabricants canadiens bien avant leurs concurrents américains et internationaux.

L'analyse des besoins visant la création d'un Centre de technologie montre qu'il existe un intérêt de la part des entreprises indépendantes de moins grande envergure.

Bien que le financement du Centre ne soit pas encore définitivement réglé tous sont d'accord sur les points suivants : l'établissement de relations suivies avec les autres centres techniques situés au Canada, aux États-Unis ou ailleurs; la mise à jour régulière des données technologiques et des programmes gouvernementaux offerts et la formation accrue de manière à mieux assimiler la nouvelle technologie.

L'environnement

Le Sous-comité suit toutes les initiatives liées à l'automobile en matière d'environnement, que celles-ci soient obligatoires ou non. Ses membres participent à une variété de forums et s'assurent de la complémentarité du processus. Leurs points de référence comprennent le Plan vert et les protocoles internationaux visant certains contaminants ainsi que les engagements pris par le Canada pour réduire les gaz d'échappement des automobiles des années 1994 à 1996 et ainsi les rendre conformes aux exigences des 49 États américains. Il en va de même pour les véhicules lourds de 1994 si le Canada légifère sur la teneur en soufre du carburant diesel. Le Sous-comité favorise les programmes d'inspection et d'entretien des gaz d'échappement des véhicules.

On favorise l'économie de carburant grâce à l'utilisation de processus de production à la fine pointe de la technologie, au remplacement du parc automobile et à l'emploi de carburants dits «alternatifs». Le Sous-comité encourage les programmes qui se servent du marché pour atteindre des objectifs bien définis, conscient que la réglementation n'est ni nécessaire ni souhaitable lorsque les exigences des consommateurs sont identiques aux directives et aux objectifs du gouvernement et de l'industrie.

Les questions visant les sources d'émissions provenant des usines, les produits dangereux, la gestion des déchets et le recyclage font toutes l'objet de programmes fédéraux, provinciaux, régionaux et municipaux particulièrement bien coordonnés et utilisent les ressources mises à leur disposition pour le plus grand bénéfice de tous.

L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)

En supposant la réussite des négociations tripartites, le Sous-comité a entrepris l'examen des principaux éléments de l'Accord. Les membres ont discuté des points qui obtiendraient ou non le consensus. La plupart des discussions ont porté sur les prescriptions du pays d'origine, les critères y afférents, leur définition, les dispositions permettant la vérification, un lexique des termes visés et l'adjudication des procédures, le cas échéant, afin de prévenir toute ambiguïté, contrairement à l'entente de libre-échange bipartite actuelle.

Le Sous-comité a également apporté son concours à l'équipe des négociateurs canadiens, au Comité consultatif sur le commerce extérieur (CCCE), au Comité sélect de l'automobile et au Groupe de consultations sectorielles sur le commerce extérieur (GCSCE) en participant à leurs réunions et à celles de la Société des fabricants de véhicules à moteur déléguée auprès du Ministre d'Industrie, Sciences et Technologie et du Commerce extérieur.

L'information et les statistiques

En ce qui a trait à la *Revue statistique sur l'industrie canadienne de l'automobile*, des suggestions de modification, et d'autres à venir, ont été incorporées. *ISTC a mis au point une publication trimestrielle, suite à la décision de Statistique Canada d'éliminer certaines données visant le secteur de l'automobile.* La revue regroupe la compilation détaillée de toutes les statistiques actuellement disponibles relatives à l'industrie.

Les données statistiques désormais utiles en vertu de l'ALENA feront l'objet d'une attention particulière afin de faciliter la détection des tendances et la quantification de la performance canadienne.

On accordera également davantage d'importance aux liaisons électroniques entre les banques de données gouvernementales et industrielles pour prévenir la duplication des efforts, et assurer une base commune de renseignements, de sources et d'analyses.

ANNEXE 3

GROUPE DE TRAVAIL SUR LES PERSPECTIVES D'AVENIR DES FABRICANTS DE PIÈCES

Les antécédents : Les changements considérables survenus, en raison principalement de l'intensification de la concurrence, ont des répercussions sur les fabricants de pièces d'automobile nord-américains qui, à l'heure actuelle, sont loin d'être claires. Bien que la croissance du secteur de l'automobile ait été importante au cours des années 1980, au Canada le secteur est passé par un creux au cours de la période 1989-1990. Les indications montrent que le taux de croissance futur sera moins important, le secteur pouvant même faire l'objet d'une contraction. Par conséquent, l'incertitude au niveau des marchés à court et moyen termes rendait essentielle la nécessité d'obtenir un aperçu de l'évolution du secteur des pièces d'automobile en Amérique du Nord et au Canada en communiquant avec les meilleures sources possibles de renseignements pour tenter d'élaborer des solutions d'avenir.

Le mandat : Le Conseil consultatif sur l'automobile (CCA), délégué auprès du Ministre, a commandé l'étude sur les perspectives d'avenir du secteur des pièces détachées dans le but d'identifier les facteurs responsables de l'évolution de l'industrie automobile nord-américaine, et plus particulièrement les effets probables de la tendance actuelle sur le secteur des pièces d'automobile au Canada au cours des dix prochaines années.

L'approche : Le Comité a, dès le départ, identifié les facteurs, les enjeux stratégiques et les sources primaires d'information (les groupes d'intérêts) pour en arriver à un échantillon représentatif de chaque groupe et ainsi obtenir leurs perspectives sur l'évolution de l'industrie des pièces détachées. Des entrevues structurées et en profondeur ont été effectuées en partant de la prémisse que bien que personne ne puisse prévoir l'avenir avec exactitude, la perspective stratégique des cadres dirigeants les guidera dans leurs décisions d'assurer l'avenir de l'industrie automobile.

Plus de soixante entrevues ont été effectuées en personne auprès des dirigeants de huit usines d'assemblage, 18 fournisseurs de pièces, sans parler des dirigeants et des experts des groupes appartenant aux syndicats, aux institutions financières, aux associations et aux organismes gouvernementaux.

Les constatations : de 1993 à 2000

- Toutes les usines de production canadienne se situent dans des régions de vie chère et il continuera d'en être ainsi. Pour continuer d'assurer des emplois bien rémunérés, le Canada doit encourager la formation et le développement de carrière.

- Aux États-Unis, la diversification géographique des usines d'assemblage et de fabrication de pièces s'intensifie réduisant de ce fait les coûts d'exploitation des entreprises.
- Les fabricants traitent avec un moins grand nombre de fournisseurs, de manière à mieux contrôler les coûts et la qualité. En raison de l'environnement à prix de revient coûteux du Canada, les entreprises canadiennes pourraient bien être chassées du marché et celles-ci faire face à une chute du chiffre d'affaires lorsque les modèles courants seront graduellement abandonnés. Les modèles des années 1995 et au-delà pourraient alors posséder un pourcentage moins élevé de contenu canadien. Ceci pourrait avoir un impact considérable sur les fabricants de composantes relatives à la carrosserie et aux accessoires.
- En raison de la capacité excédentaire et d'une meilleure utilisation des capacités de production, les Trois Grands ont décidé de suspendre indéfiniment la construction d'usines au Canada et aux États-Unis. De plus, ils ne disposent pas des ressources nécessaires pour répondre à toutes les pressions financières imposées par la réglementation environnementale, pas plus qu'ils n'ont totalement recouvré les coûts encourus sur les prix des véhicules.
- Avec l'ALENA la rationalisation se poursuivra. La production à peu de frais servira de plateforme pour la production de haut volume, particulièrement en ce qui a trait aux pièces de technologie rudimentaire de service intense. Le Canada et les États-Unis devront également absorber une proportion appréciable de la production de véhicules et de pièces mexicaines.
- Les ventes de véhicules resteront stagnantes au cours des dix prochaines années et il n'y aura aucune croissance du marché pour les Trois Grands. Leur rentabilité dépendra d'une réduction significative des coûts par le truchement d'une amélioration continue de la productivité et non du taux de croissance. Seul le Mexique devrait voir son marché croître rapidement, suivi d'une croissance rapide de la production de véhicules et de pièces détachées; même si les coûts augmentent par suite d'une amélioration des niveaux de compétences au fur et à mesure du développement du marché de la consommation.
- Les tendances actuelles de la technologie sont insuffisantes pour permettre un accroissement significatif des ventes, alors qu'un changement au niveau de la fonction des véhicules, et par conséquent de leur conception, faciliterait l'expansion du marché. Il en est ainsi du système intelligent de contrôle de la circulation (IVHS) qui pourrait créer un marché spécialement pour les véhicules spéciaux modifiées de manière appropriée.

- Le paradigme du système de production «mince» devient peu à peu la norme internationale. Les entreprises japonaises sont les chefs de file du concept et les entreprises nord-américaines n'ont d'autre choix que d'adopter la même méthodologie. De ce fait, les compagnies indépendantes du premier tiers recevront une plus grande part de responsabilités au point de vue développement de sous-systèmes. Suite à l'implantation de cette méthode de production, les Trois Grands auront à prendre des décisions importantes en matière d'approvisionnement s'ils veulent établir la même structure peu coûteuse (production interne par opposition à l'impartition ou production externe).
- Par production «mince» on entend qu'un moins grand nombre de fournisseurs approvisionneront les constructeurs. Par conséquent, les fabricants de pièces devront établir de nouvelles relations avec les groupes appartenant au premier tiers. Ils devront organiser la chaîne d'approvisionnement, régler la qualité et prendre en charge la responsabilité des frais découlant du respect de la garantie.
- Les fabricants réduiront leurs coûts en effectuant leur production à l'extérieur de l'entreprise et se concentreront davantage sur la conception de sous-systèmes, l'intégration de systèmes et l'assemblage final. Ils mettront l'accent sur des processus d'amélioration continue et ce à tous les niveaux. Les fabricants de pièces établiront des réseaux horizontaux pour accroître davantage l'efficacité du système d'approvisionnement.
- La tendance de l'industrie est à la sous-capitalisation, car elle génère des réserves et un capital insuffisants. Pour pouvoir être compétitifs en matière de développement de nouveaux produits, les assembleurs et les fabricants de pièces devront mettre sur pied des programmes financiers novateurs.
- L'utilisation de l'aluminium poursuivra sa croissance modeste, l'acier sera peu remplacé par l'aluminium en raison des coûts et des préoccupations en matière de durabilité des structures et des joints soumis à un stress intense. L'utilisation des plastiques renforcés de fibres poursuivra une croissance modeste en raison du manque d'équipements fiables et abordables capables d'effectuer des opérations répétitives au niveau des éléments porteurs primaires à la fois pour l'assemblage des pièces avant utilisation et leur élimination après utilisation.
- En ce qui a trait aux moteurs, l'industrie s'attend à une lente évolution capable de résoudre les problèmes de coûts et de fiabilité. Par contre, des améliorations significatives se produiront au niveau de la performance des carburants suite à la conception avancée des transmissions automatiques.

Les constatations : l'an 2000 et au-delà

- Les fournisseurs du premier tiers, possédant des procédés techniques brevetés, se verront offrir la possibilité de suivre un constructeur automobile mondial dans d'autres marchés régionaux.
- Les Trois Grands auront implanté la méthodologie de production «mince», la production s'effectuera à l'extérieur de l'entreprise, ils délégueront davantage de responsabilités aux fournisseurs du premier tiers et auront atteint la parité avec leurs concurrents transplantés, en matière de qualité de coûts et de rentabilité.
- Les entreprises du premier tiers auront toutes les capacités nécessaires en matière d'ingénierie des processus et des produits en plus d'être responsables de la chaîne d'approvisionnement des pièces. Elles seront également propriétaires à part entière de l'outillage et de l'équipement. Les fabricants auront attribué la sous-traitance des pièces à des fabricants du premier tiers en prenant pour acquis qu'il s'agit d'une relation à long terme.
- Pour pouvoir accéder au statut de fabricant du premier tiers, le candidat éventuel devra démontrer qu'il a les capacités nécessaires en matière de conception et de développement, qu'il peut offrir des innovations capables de réduire les coûts de manière significative, accroître la qualité ou rehausser la performance d'un véhicule à un coût abordable et selon des moyens difficilement disponibles auprès des fournisseurs établis.
- Les opportunités seront grandes pour les entreprises spécialisées dans la fabrication de capteurs électromécaniques et de systèmes de télécommunications.
- L'économie mexicaine se sera suffisamment développée et se sera intégrée aux marchés régionaux américains. L'application de règlements rigoureux en matière d'environnement aura été atteinte aussi bien au Canada qu'aux États-Unis.
- En résumé, les relations patronales-syndicales se seront améliorées, les processus de fabrication «minces» seront partout présents; les cadres et les employés envisageant d'effectuer des changements de carrière pour maîtriser de nouvelles exigences en matière d'emploi seront la norme plutôt que l'exception. Ils pourront ainsi suivre une formation continue et approfondie. L'interface en matière d'ingénierie d'application entre les fabricants du premier tiers et les constructeurs permettra l'utilisation de processus à la fine pointe de la technologie pour mieux répondre aux nouvelles exigences de construction.

Recommandations:

1. Les règlements gouvernementaux visant l'industrie automobile devront tenir compte de l'aspect global.
2. En raison du haut degré d'intégration de la production automobile, le gouvernement canadien devra harmoniser ses règlements aux exigences américaines et ne pas tenter de faire cavalier seul.
3. Les politiques gouvernementales devront faire en sorte que les Trois Grands poursuivent la production au Canada et que les sociétés transplantées soient encouragées à prendre de l'expansion.
4. L'Ontario devra redevenir attrayante pour les investisseurs et voir à ce que les producteurs canadiens continuent de fabriquer en quantité des produits dotés d'une valeur ajoutée élevée.
5. Le patronat et les syndicats devront apprendre à coopérer de manière à assurer une productivité continue.
6. Les pays fournissant le marché nord-américain en produits automobiles devraient rendre la réciprocité.
7. Les lois régissant les établissements financiers devront être revues de manière à permettre de nouvelles méthodes de financement, à part les dettes (telles que l'équité et les titres et valeurs négociables) pour permettre à l'industrie canadienne d'obtenir le capital dont elle a besoin pour évoluer au sein d'un environnement compétitif en constante transformation.
8. Il faudra simplifier les problèmes transfrontaliers en ce qui a trait au libre passage des prototypes, plans, etc.
9. La formation continue devient essentielle, y compris au niveau de la rééducation professionnelle, la qualification technique et la formation à niveaux multiples permettant d'avoir accès à des cheminements de carrière dans le domaine de la fabrication d'outils et la conception technique en passant par le génie appliqué, les connaissances en matière de finances et de commercialisation nécessaires aux cadres pour promouvoir l'émergence d'entrepreneurs du premier tiers, ainsi que des directeurs généraux d'usines de fabrication compétents au point de vue technique.
10. Des infrastructures devront être créées qui permettront aux petites entreprises de s'engager dans le génie appliqué et ainsi avoir accès à la technologie au fur et à mesure de leur développement.

ANNEXE 4

RECOMMANDATIONS PRÉLIMINAIRES DU SOUS-COMITÉ SUR LA CONCURRENCE DU MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE : RÉSULTAT SOMMAIRE

Les antécédents

Le Sous-comité sur la concurrence automobile a été mis sur pied en octobre 1991 avec pour mandat l'étude de la répartition de la concurrence relativement aux marchés des véhicules neufs et d'occasion et à celui des pièces détachées entre le Canada et les États-Unis. Il est particulièrement intéressant de constater qu'en raison du libre-échange il existe une forte possibilité qu'un nombre considérable de véhicules d'occasion soient importés au Canada en provenance des États-Unis et ce, à compter du 1^{er} janvier 1993. Une étude effectuée par Ernst & Young, qui recevra toute l'attention du Comité, devrait être terminée sous peu. En attendant, le Comité s'apprête à effectuer les recommandations préliminaires suivantes à l'intention du gouvernement et de l'industrie.

Les mesures envisagées pour l'industrie

1. Les nouveaux véhicules - Les constructeurs devraient poursuivre leurs efforts et réduire les écarts de prix entre le Canada et les États-Unis. Le Comité n'ignore pas que la fluctuation des taux de change pourrait quelque peu compliquer la situation.
2. Les concessions - Les concessionnaires pourraient se montrer plus dynamiques et prouver aux Canadiens qu'eux et leurs prix sont tout aussi concurrentiels.
3. Le personnel - Les concessionnaires auraient intérêt à rapidement prendre les mesures nécessaires pour attirer et conserver au sein de l'industrie un personnel composé de vendeurs, de techniciens et de cadres qualifiés et compétents.
4. L'éducation et la formation - Les collèges et les universités devraient davantage mettre l'accent sur les techniques de vente au détail et encourager l'innovation au niveau des réseaux canadiens de distribution pour assurer notre compétitivité.
5. Le marché secondaire - Les intermédiaires devraient se montrer aussi compétitifs au point de vue prix que leurs concurrents américains.
6. Le marché secondaire - Il faudrait envisager le principe de la facturation séparée qui consiste à établir le prix de chacun des articles au lieu d'indiquer un prix global, accessoires compris.
7. Le marché secondaire des pièces et du service - Les consommateurs devraient être informés des coûts liés à l'importation, pour pouvoir comparer les prix à leur juste valeur (de pomme à pomme). En fait, certains fabricants et détaillants situés en bordure de la frontière indiquent leurs prix en dollars américains pour faciliter la comparaison.

8. Le marché secondaire des pièces et du service - Il pourrait s'agir de stratégies utilisées par les entreprises situées en bordure de la frontière américaine là où les pertes sont les plus grandes. Les spécialistes de la promotion offrirait des prix plus bas, des articles de deuxième qualité ainsi que des produits réguliers. Ils prépareraient des campagnes de promotion régionales ou locales pour contrecarrer les efforts de leurs concurrents régionaux américains.

Les mesures envisagées pour les gouvernements

1. La réglementation visant l'importation des véhicules d'occasion - Il serait souhaitable que les véhicules d'occasion importés des États-Unis répondent aux normes des véhicules canadiens de cette année-là. Les véhicules non conformes devant être importés au Canada devront être modifiés et certifiés conformes aux normes des véhicules canadiens construits la même année. Ces normes et exigences devront être appliquées uniformément pour tous les importateurs, qu'il s'agisse de particuliers ou d'entreprises spécialisées dans le domaine.
2. TPS/TVP - Les gouvernements provinciaux et fédéral devraient établir des moyens de perception de la TPS à la frontière ou, encore, combiner les deux taxes en une seule.
3. Statistiques - une meilleure compilation des statistiques de l'industrie permettrait aux entreprises canadiennes d'améliorer leur compétitivité, en les aidant à mieux comprendre les transformations du marché et à comparer leur performance par rapport à celles de leurs concurrents aux États-Unis. Il devient de plus en plus nécessaire de recueillir des données opportunes et complètes sur l'importation des véhicules usagés en consultant Statistique Canada, Revenu Canada, l'ISTC ou en traitant directement avec les associations corporatives.
4. Taxes sur les pneus et les batteries - il serait souhaitable que les consommateurs versent l'équivalent des taxes sur les pneus et les batteries au moment de l'immatriculation annuelle des véhicules (plutôt que des taxes provinciales ou environnementales) ou imposer des droits de douane équivalents au moment de l'importation.
5. Tarifs douaniers NPF sur les pièces de rechange - les gouvernements pourraient envisager la possibilité de réduire les tarifs douaniers NPF sur certains produits, particulièrement ceux qui ne sont pas fabriqués au Canada. Cette question pourrait faire partie d'une étude sur les perspectives de l'industrie des pièces d'automobile en ce sens qu'elle permettrait d'établir les conséquences de l'élimination des tarifs douaniers.
6. Certification des pièces de rechange - En ce qui a trait aux produits pouvant avoir certaines répercussions sur la sécurité ou l'environnement, les consommateurs devraient être obligés de démontrer que leur achat effectué aux États-Unis répond aux normes nationales ou les surpasse, approche déjà utilisée par les américains.

**L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE
ENJEUX ET SOLUTIONS
RECOMMANDATIONS**

présenté à

**L'HONORABLE MICHAEL WILSON
MINISTRE D'INDUSTRIE, SCIENCES ET TECHNOLOGIE
ET MINISTRE DU COMMERCE INTERNATIONAL**

par

**LE COMITÉ CONSULTATIF SUR L'AUTOMOBILE AUPRÈS DU
MINISTRE**

EN RÉPONSE À L'INITIATIVE PROSPÉRITÉ

Le 28 mai 1992

1 INTRODUCTION

Recommandation: Le Comité recommande la poursuite de son rôle, soit celui d'informer le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie et ministre du Commerce extérieur des enjeux pouvant avoir des répercussions sur l'industrie de l'automobile et, grâce à ce rapport, convient de réexaminer ces questions sous peu, de les classer par ordre de priorité, d'élaborer un plan d'action, de regrouper et mettre en pratique les recommandations contenues dans le présent rapport.

3 STRUCTURE ET RESTRUCTURATION

Recommandation: Le Comité recommande que tous les paliers de gouvernement continuent de surveiller le climat favorable à l'investissement dans leur propre secteur et qu'ils prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que le Canada le conserve. Étant donné le nombre élevé de propriétés étrangères au sein de l'industrie canadienne de l'automobile, le pays dépend des investissements étrangers s'il veut atteindre ces objectifs. La capacité d'attirer de nouveaux investissements est particulièrement importante pour l'Ontario car plus de 90 % de l'industrie de l'automobile y est installée.

4 FORCES ET FAIBLESSES

Recommandation: Le Comité recommande que les chefs d'entreprise et les syndicats oeuvrant au sein des usines de pièces détachées et d'assemblage veillent à ce qu'elles fabriquent des produits de la meilleure qualité possible et à les rendre plus productives.

Recommandation: Le Comité recommande que les fabricants de pièces mettent davantage l'accent sur le développement de produits dotés de valeur ajoutée et sur la mise sur pied de procédés de fabrication avancés.

Recommandation: Le Comité recommande la poursuite des études en matière de compétitivité au niveau des prix de tous les segments de l'industrie pour s'assurer que les politiques et les procédés soient complémentaires.

Recommandation: Le Comité recommande que le gouvernement fédéral surveille et fasse périodiquement rapport sur :

- (i) Toute entente visant des restrictions volontaires des exportations japonaises établies directement ou indirectement par le ministère du Commerce et de l'Industrie du Japon; et
- (ii) le degré de substitution directe des exportations automobiles du Japon par la production de présumées opérations de transplantation (les fabricants asiatiques ne sont pas d'accord avec cette recommandation.)

Dans d'autres pays, y compris les États-Unis et les membres de la CEE, les importations japonaises sont soumises à diverses mesures restrictives selon les méthodes. La surveillance et la préparation de rapports (tel que décrit ci-dessus), constitueraient une première étape pour s'assurer que la base de l'industrie ne fait l'objet d'aucune érosion par manque de mesures similaires exercées par les fabricants japonais sur le marché canadien.

Recommandation: Le Comité recommande que les lois anti-dumping soient modifiées pour tenir compte de l'intégration de l'industrie automobile nord-américaine. Ainsi, la définition de «fabricant national» qui pourrait être mise en danger par les pratiques du dumping devrait comprendre la notion de constructeurs engagés dans la production intégrée au Canada et aux États-Unis.

Recommandation: Le Comité recommande que le Canada continue de faire tous les efforts nécessaires pour avoir accès aux marchés d'exportation en se prévalant des dispositions de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), des négociations de l'ALENA ou de tout autre moyen qu'il juge approprié.

Recommandation: Le Comité recommande que l'industrie canadienne poursuive et accroisse ses efforts de pénétration du marché japonais dans le domaine de l'automobile, de l'équipement d'origine et des pièces détachées.

Recommandation: Le Comité recommande l'étude de nouveaux moyens d'établir des concessionnaires et des bureaux d'ingénierie au Japon pour desservir à la fois les fabricants canadiens de pièces et les constructeurs automobiles japonais.

Recommandation: Le Comité recommande que les constructeurs automobiles asiatiques installés en Amérique du Nord poursuivent leurs efforts d'intégration à l'économie nord-américaine traditionnelle en augmentant plus rapidement le contenu nord-américain de leurs produits.

6 ENJEUX DE LA CONCURRENCE

Recommandation: Le Comité recommande que l'ISTC invite, en son nom, le Ministre de l'Emploi et de l'Immigration à participer aux discussions visant la formation, le développement des compétences nécessaires et les enjeux touchant le secteur de l'automobile.

6.1.1 Les programmes d'apprentissage et de formation

Recommandation: Le Comité recommande que tous les segments de l'industrie agissent en fonction de l'importance accrue que représente une main-d'oeuvre bien formée et participative. Pour de nombreux fabricants de pièces détachées, cette option nécessitera une augmentation significative de la formation du personnel.

Recommandation: Le Comité recommande que les entraves à l'implantation et à l'efficacité des programmes de formation et de développement soient définies et supprimées :

- Les programmes devraient pouvoir répondre aux besoins de l'industrie et les critères d'admissibilité aux programmes de financement faciles à comprendre.
- Des liens entre la Commission canadienne de mise en valeur de la main-d'oeuvre et les commissions provinciales et locales de formation devront être établis dans les plus brefs délais. La bureaucratie devra être réduite au maximum, pour ne pas voir l'exécution des programmes de formation devenir coûteuse et inefficace.
- Les programmes et les critères doivent tenir compte des dispositions contenues dans les conventions, et vice-versa, afin de faciliter la création d'un système de formation propre au secteur.
- Les normes interprovinciales et la reconnaissance réciproque des accréditations et des crédits seront nécessaires pour que le système fonctionne efficacement.
- Le système peut et doit être mis sur pied en tenant compte des besoins de l'industrie, et avec son aide, des restrictions financières actuelles, des infrastructures et des éducateurs dont nous disposons.
- Il est important de revoir les restrictions imposées à l'apprentissage afin de repérer et de supprimer toute entrave pouvant nuire à l'efficacité du système d'apprentissage.

6.1.2 Les relations syndicales

Recommandation: Le Comité recommande que les syndicats et le patronat s'associent pour atteindre des objectifs communs, soit la satisfaction du client et la compétitivité accrue au sein d'un environnement concurrentiel global.

Recommandation: Le Comité recommande que dans les cas où il est nécessaire de régler un conflit, on tienne compte des dispositions déjà contenues dans la convention collective.

Recommandation: Le Comité recommande que les programmes sociaux et les lois y afférentes dépassant le cadre des dispositions sectorielles ou corporatives d'une convention collective soient établis en fonction des répercussions économiques et sociales qu'ils susciteront.

6.1.6 La formation en gestion

Recommandation: Le Comité recommande que tous les segments de l'industrie continuent d'appuyer l'Institut canadien de l'automobile et, en particulier, les programmes de formation portant sur l'entrepreneuriat, les ventes et la gestion des produits qu'il dispense.

6.1.7 La formation en génie

Recommandation: Le Comité recommande que les cours de formation, destinés aux gestionnaires ou aux travailleurs, soient élaborés en tenant compte des besoins en génie, des nouvelles règles en matière d'équité d'emploi et des programmes coopératifs grâce auxquels les étudiants apprennent tout en travaillant.

Recommandation: Le Comité recommande que les priorités des écoles secondaires et des universités soient modifiées de manière à accroître les programmes de formation au niveau de l'ingénierie et de la technique pour fournir aux étudiants les connaissances et les aptitudes nécessaires à une application pratique au sein de l'industrie.

6.2.1 L'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis

Recommandation: Le Comité recommande que le Canada et les États-Unis forment des groupes de travail bilatéraux permanents pour discuter des enjeux visant le commerce et la concurrence. Ainsi, un groupe pourrait, par exemple, s'occuper de développer une définition commune des termes contenus dans l'Accord de libre-échange concernant les prescriptions du pays d'origine ainsi que des lignes directrices communes et les appliquer. Les groupes de travail pourraient être formés de représentants des intervenants. Au cas où l'ALE serait supplanté ou remplacé par l'ALENA, la composition et le mandat des groupes de travail pourraient alors régler les problèmes des trois parties en cause.

6.2.2 L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)

Recommandation: Le Comité recommande que l'un des objectifs de l'équipe canadienne de négociation porte sur l'élimination progressive du système mexicain actuel en vertu de l'ALENA. L'élimination graduelle du présent système en faveur d'un environnement commercial plus libéral est nécessaire. (Certaines compagnies asiatiques favorisent l'élimination immédiate du système mexicain.)

Recommandation: Le Comité recommande que les principes de base de l'Accord concernant les produits de l'industrie automobile de 1965 (le Pacte de l'automobile) soient conservés dans toutes les ententes commerciales que signera le Canada.

Recommandation: Le Comité recommande qu'une disposition concernant l'interprétation opportune des bulletins et des décisions anticipées fasse partie intégrante de la mise en application de l'ALENA, et qu'un comité tripartite permanent règle les questions d'interprétations et d'administration. L'objectif serait de prévoir et de résoudre les questions avant de celles-ci ne provoquent de sérieux problèmes.

6.3.2 Les enjeux des consommateurs

Recommandation: Le Comité recommande que toutes les taxes associées à la vente de véhicules soient réexaminées afin de simplifier le système d'imposition et de rendre les véhicules neufs plus abordables. Il suffirait d'appliquer le fardeau des taxes sous d'autres formes.

Recommandation: Le Comité recommande que le Programme d'arbitrage pour les véhicules automobiles de l'Ontario (PAVAO) soit étendu à l'échelle nationale.

6.4 Les taxes et réglementations

Recommandation: Le Comité recommande que les normes canadiennes uniques soient envisagées uniquement si le besoin s'en fait sentir, et si les exigences américaines ne peuvent y satisfaire. Lors de l'élaboration d'une telle norme, il serait souhaitable que les gouvernements et l'industrie coopèrent et élaborent ensemble des solutions alternatives qui pourraient être évaluées en fonction des critères coûts/avantages.

Recommandation: Le Comité recommande que le Plan vert élaboré par le Canada soit le principal point d'attraction des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux lors de l'élaboration des initiatives visant l'environnement et la conservation de l'énergie.

Recommandation: Le Comité recommande que la taxe sur les biens et services ainsi que la taxe de vente provinciale soient intégrées afin de réduire les coûts administratifs et la complexité des systèmes ainsi que la confusion et l'animosité des consommateurs.

Recommandation: Le Comité recommande que les coûts uniques et supplémentaires encourus par les fabricants, les vendeurs et les consommateurs au Canada, par suite des exigences gouvernementales soient définis et compensés pour permettre la concurrence entre les entreprises. Parmi les exemples on retrouve : le temps et les coûts associés pour obtenir les divers permis et certificats d'approbation nécessaires aux projets d'immobilisations en Ontario, les coûts reliés aux essais sur des produits chimiques particuliers effectués au Canada, comparativement aux coûts dans d'autres pays (y compris les essais supplémentaires effectués sur des produits déjà testés, approuvés et utilisés dans d'autres pays), les propositions visant le financement des fonds de retraite, les exigences concernant l'équité en matière d'emploi et de salaires, les normes d'emploi en conflit avec certaines dispositions contenues dans les conventions collectives en ce qui a trait à l'hygiène et la sécurité, le temps supplémentaire et l'impôt santé des employeurs qui sert à défrayer une partie du système ontarien des soins de la santé.

Recommandation: Le Comité recommande l'établissement de critères d'évaluation des propositions de règlements en fonction de leurs effets sur les coûts imposés aux entreprises canadiennes, sur les produits qu'ils fabriquent et sur leur compétitivité à l'échelle nationale et internationale.

Recommandation: Le Comité recommande que les gouvernements envisagent la possibilité d'établir un organisme capable de fournir des services de liaison gouvernementale «clef en main» aux entreprises prévoyant effectuer d'importants investissements. Cet organisme aiderait les entreprises à négocier des ententes visant la formation, leur offrirait des services de consultation et la participation d'autres paliers de gouvernement, le cas échéant, en plus de leur fournir toutes les autorisations relatives au zonage, à l'environnement, au code du bâtiment, etc.

6.5.1 Les crédits d'impôt en matière de R-D

Recommandation: Le Comité recommande qu'une décision anticipée en matière d'impôt sur le revenu ou une forme quelconque de décision anticipée soit présentée, avant le début des projets, de manière à garantir l'admissibilité d'un projet. Une étude devra également être faite au sujet des avantages relatifs visant à attribuer à ISTC la responsabilité de remettre les certificats ou les règlements, accompagnés de la documentation standardisée, comme pour les précédents programmes d'encouragement à la recherche.

Recommandation: Le Comité recommande la modification de la règle du «en totalité ou presque» visant les crédits d'impôt au titre d'immobilisations. Une juste répartition des crédits d'impôt à l'investissement et des déductions pour amortissement, en fonction de l'utilisation de l'équipement à des fins de R-D, devrait être permise. Cette modification éviterait toute ambiguïté visant le calcul des coûts du projet tout en encourageant la recherche et le développement.

Recommandation: Le Comité recommande qu'un facteur standard réservé aux frais généraux puisse être utilisé lorsque des projets légitimes de R-D sont entrepris dans des installations polyvalentes, de manière à encourager cette activité. Les installations réservées uniquement à la R-D ne sont pas rentables du point de vue économique.

Recommandation: Le Comité recommande que les définitions visant les coûts des projets soient clairement définies par Revenu Canada Impôt.

Recommandation: Le Comité recommande que Revenu Canada Impôt permette d'utiliser les crédits d'impôt en compensation de toutes les taxes y compris les impôts et surtaxes des grandes sociétés.

Recommandation: Le Comité recommande que des normes de documentation standard destinées aux projets de R-D puissent être mises au point avec l'aide des représentants de l'industrie.

Recommandation: Le Comité recommande que l'équipement usagé puisse faire l'objet d'un crédit à l'investissement.

Recommandation: Le Comité recommande la réduction des délais entre la planification, la mise en application, l'examen du conseiller scientifique et la vérification finale.

Recommandation: Le Comité recommande que la période d'admissibilité de R-D s'étende jusqu'à la production commerciale.

Recommandation: Le Comité recommande que Revenu Canada Impôt examine les projets en fonction d'un programme (plusieurs véhicules) plutôt qu'en se basant sur un seul véhicule.

6.5.2 Le financement de l'innovation industrielle

Recommandation: Le Comité recommande la mise en place des recommandations du Comité sur le financement des innovations industrielles (contenues dans son rapport du 31 mars 1991).

Recommandation: Le Comité recommande que les gouvernements fédéral et provinciaux appuient les efforts du Sous-comité de la statistique visant à élaborer des repères de comparaison entre la compétitivité de l'industrie automobile du Canada et celle de ses concurrentes. Les repères pourraient comprendre les coûts de main-d'oeuvre unitaires, les coûts des matériaux, tous les coûts liés aux affaires, les investissements en R-D des produits et procédés, l'investissement lié aux installations, les investissements au niveau des infrastructures reliées aux transports, à la communication, etc.

7 QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

7.2 L'économie d'énergie

Recommandation: Le Comité recommande qu'au lieu de mettre l'accent sur les normes d'économie de carburant, le gouvernement poursuive une stratégie de marché plus large visant à réduire la demande des consommateurs canadiens en carburant fossile.

7.3 Les gaz d'échappement

Recommandation: Le Comité recommande que des normes plus strictes sur les émissions soient accompagnées de règlements plus sévères en matière de carburant. Le cas du carburant diesel à faible teneur en soufre illustre bien la nécessité d'établir des règlements au fur et à mesure que les normes sur les émissions se font plus contraignantes. Les gouvernements n'ont d'autres choix que de baser leurs législations en matière d'émissions sur un système intégral, soit l'automobile et son carburant.

7.4 Les taxes appliquées aux véhicules à forte consommation de carburant

Recommandation: Le Comité recommande qu'au lieu d'imposer des normes sur les économies d'énergie ou d'appliquer des taxes sur les véhicules à forte consommation de carburant, le gouvernement réglemente la réduction globale de la consommation d'énergie par des mesures plus vastes telles que les taxes sur le charbon qui réduirait de manière efficace et équitable l'utilisation des carburants fossiles par tous les secteurs de l'économie canadienne.

7.5 Les carburants dits «alternatifs»

Recommandation: Le Comité recommande qu'une campagne visant les carburants dits «alternatifs» soit mise sur pied, en collaboration avec les industries et les gouvernements intéressés, qui servirait à déterminer les obstacles et les mesures à prendre au moyen de principes définis avec soin. La technologie utilisée pour les carburants dits «alternatifs» pourrait contribuer de manière significative au taux de productivité du Canada et à sa prospérité à long terme, à condition que les barrières soient réduites ou supprimées.

7.6 Les inspections obligatoires et régulières des véhicules

Recommandation: Le Comité recommande que les gouvernements provinciaux contribuent aux objectifs des plans de réduction des NOx et VOC en mettant sur pied des programmes réguliers et obligatoires d'inspection des véhicules. Ces programmes devront correspondre aux exigences nationales appuyées par les constructeurs de véhicules.

8 L'ÉLECTRICITÉ - L'APPROVISIONNEMENT ET LES COÛTS

Recommandation: Le Comité recommande qu'une réévaluation de la demande future, de l'approvisionnement, des prix pratiqués et de la fiabilité des sources soit entreprise en Ontario et au Québec.

9 ENJEUX FISCAUX ET MONÉTAIRES

9.1 L'accès au capital et ses coûts

Recommandation: Le Comité recommande que les entreprises qui, dans leur plan d'affaire, ont l'intention d'augmenter leurs dettes ou leur capital de risque accordent une attention particulière au besoin de fournir des preuves tangibles démontrant qu'elles s'en sortiront plus fortes et plus rentables que jamais.

Recommandation: Le Comité recommande que les constructeurs d'automobiles et les fournisseurs de pièces détachées collaborent de manière à réduire les risques financiers pour ne pas nuire à la relation client/fournisseur.

Recommandation: Le Comité recommande que les gouvernements fédéral et provinciaux étudient les possibilités de mise en commun des capitaux en accordant, par exemple, des déductions d'impôt sur les contributions.

9.2 Le régime fiscal

Recommandation: Le Comité recommande que toute initiative en matière d'impôt mise de l'avant par les gouvernements soit évaluée à la lumière d'une analyse coûts/bénéfices à long terme, sans quoi les préoccupations à court terme pourraient nuire aux possibilités d'investissements futurs au pays.

9.3 Le taux de change

Recommandation: Le Comité recommande que le gouvernement fédéral et la Banque du Canada prennent les mesures qui s'imposent pour stabiliser le taux de change entre le Canada et les États-Unis.

10 QUESTIONS PROVINCIALES/FÉDÉRALES

10.1 Le camionnage

Recommandation: Le Comité recommande que des mesures soient prises pour assurer le libre passage des frontières internationales, sans quoi le Canada risque d'abord de perdre les contrats de fabrication de pièces détachées puis les nouveaux mandats de production exclusive destinés aux usines d'assemblage.

Recommandation: Le Comité recommande que les prescriptions de poids et de longueur soient identiques dans toutes les provinces afin d'améliorer l'efficacité de l'industrie du camionnage au Canada.

10.2 L'infrastructure

Recommandation: Le Comité recommande que les gouvernements appuient le développement et l'application de systèmes intelligents de contrôle de la circulation (IVHS).

L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE
ENJEUX ET SOLUTIONS
RÉSUMÉ DU RAPPORT

présenté à

L'HONORABLE MICHAEL WILSON
MINISTRE D'INDUSTRIE, SCIENCES ET TECHNOLOGIE
ET MINISTRE DU COMMERCE INTERNATIONAL

par

LE COMITÉ CONSULTATIF SUR L'AUTOMOBILE AUPRÈS DU
MINISTRE

EN RÉPONSE À L'INITIATIVE PROSPÉRITÉ

Le 28 mai 1992

1 INTRODUCTION

À l'exception des toutes premières années du 20^e siècle, l'industrie de l'automobile a toujours joué un rôle prépondérant dans la vie des Canadiens. Peu d'industries ont autant contribué à la croissance économique, à la prospérité du Canada et au standard de vie élevé dont jouissent les habitants de ce pays. L'industrie des véhicules et pièces automobiles est le moteur de l'économie manufacturière des régions du centre du Canada. La vente des véhicules moteurs et l'industrie des pièces détachées et des services représentent le segment le plus important du secteur de la vente au détail, car il occupe une part considérable de l'économie de base de presque toutes les villes, petites ou grandes, du pays.

Malgré sa taille et son impact sur l'économie canadienne, le succès de l'industrie est loin d'être assuré. De nombreuses usines canadiennes pourraient être fermées d'ici à ce que la rationalisation de l'industrie ait été complétée.

L'industrie des pièces d'automobile est en période de contraction car les fermetures d'usines et les pertes d'emplois se produisent en plus grand nombre qu'il n'y a d'ouvertures d'usines et de créations d'emplois.

Nous croyons que l'industrie de l'automobile continuera de jouer un rôle prépondérant dans l'économie du Canada. Nous tenons maintenant à vous faire part de la vision de l'industrie canadienne de l'automobile :

«une industrie automobile forte et concurrentielle sur le plan international, oeuvrant au sein d'un environnement économique compétitif qui la soutienne et qui contribue à la qualité de vie des Canadiens grâce à l'accroissement de l'efficacité et de la productivité, les dirigeants et les employés partageant les mêmes objectifs.»

Cet objectif pourrait être atteint d'ici l'an 2000, mais il demeurera illusoire tant que les chefs d'entreprise, les syndicats et le gouvernement n'auront pas décidé ensemble de trouver des solutions aux problèmes considérables auxquels l'industrie fait face.

2 IMPORTANCE POUR L'ÉCONOMIE CANADIENNE

L'industrie de l'automobile, définie comme étant la fabrication de pièces détachées et de véhicules moteurs ainsi que la distribution et la vente de produits automobiles, compte pour environ quatre pour cent (4 %) du produit intérieur brut du Canada. Si on tient compte de la valeur ajoutée, l'industrie de la fabrication des pièces d'automobile est l'industrie manufacturière la plus importante au pays, suivie de l'industrie de l'assemblage des véhicules. La valeur ajoutée provenant de la vente en gros et au détail de véhicules moteurs, de pièces détachées et de services dépasse la valeur ajoutée provenant de la construction de véhicules moteurs et de pièces d'automobile. La vente au détail de véhicules moteurs, de pièces détachées et de services compte pour vingt-sept pour cent (27 %) du total des ventes au détail.

3 STRUCTURE ET RESTRUCTURATION

La structure de l'industrie nord-américaine de l'automobile a subi de profondes transformations ces dernières années et continue d'évoluer. La restructuration a permis l'arrivée de nouveaux constructeurs de véhicules automobiles et de fabricants nord-américains de pièces détachées (appartenant principalement à des constructeurs japonais), la réduction de la taille relative des Trois Grands (Chrysler, Ford et General Motors) et la diminution de l'industrie nord-américaine de pièces d'automobile ainsi que la croissance des industries nationales des pays tiers qui exportent des véhicules et des pièces d'automobile à destination du marché nord-américain.

Objectifs : Pour que l'industrie de l'assemblage et des composantes soit forte et compétitive sur le plan international il faut pouvoir atteindre les objectifs suivants :

L'assemblage :

- **Les Trois Grands devront conserver une présence importante au Canada. Les installations devront continuellement être modernisées s'ils veulent conserver leur compétitivité au niveau de la technologie.**
- **Les constructeurs asiatiques agrandissent les usines actuelles, rationalisent la production et augmentent la valeur ajoutée. La capacité de production excédentaire pourrait être utilisée pour contrebalancer l'effet des importations et servir à l'exportation des véhicules excédentaires vers les pays tiers.**

Les pièces détachées (fabricants captifs) :

- **Les Trois Grands modernisent les usines qui fabriquent les moteurs et les transmissions.**
- **Les constructeurs asiatiques établissent une ou plusieurs grandes installations à valeur ajoutée.**

Les pièces détachées (fabricants indépendants) :

- **La restructuration est nécessaire pour faciliter le transfert, auprès des usines d'assemblage et des fournisseurs, de la R-D et du génie tout en conservant le même niveau de compétitivité et en profitant de la valeur technologique du produit. La restructuration mènera à une réduction du nombre total des entreprises et des emplois en éliminant les installations peu compétitives. Les entreprises et la production du secteur devraient être conservées.**

Le marché secondaire :

- **S'assurer de systèmes de fabrication et de distribution efficaces, fiables, économiques pour les réparations et autres services automobiles. Mettre en oeuvre des technologies de pointe destinées à la gestion des stocks, telles que l'échange de données informatiques, le codage par codes à barres et le catalogage électronique.**

Les marchés :

- **Produire et livrer des produits et des services qui répondent aux attentes et aux besoins des clients.**
- **Atteindre un meilleur équilibre commercial dans le secteur de l'automobile au moyen d'une réduction des importations ou d'un accroissement des exportations.**

4 FORCES ET FAIBLESSES

L'industrie s'est avérée généralement concurrentielle sur le plan nord-américain et, de ce fait, le Canada a reçu une part accrue de la production nord-américaine (Canada/États-Unis). La production des usines d'assemblage est passée de 14,5 % en 1981 à 17,5 % en 1991 et celle des composantes s'est accrue, passant de 5 % en 1981 à 11 % en 1991. Il sera difficile d'améliorer ces gains à ce niveau, nous envisageons même la possibilité de quelques pertes.

5 CONCURRENCE

L'industrie des véhicules et pièces automobiles fonctionne en période difficile au sein d'un environnement global fortement concurrentiel. La concurrence globale et l'accès aux marchés sont essentiels à la prospérité de l'industrie.

5.1 L'environnement global

- **Les principaux pays producteurs «réglementent» le commerce de l'automobile :**
 - **La Communauté européenne (CEE) limite le nombre des véhicules moteurs importés du Japon et impose des exigences de contenu strictes sur les véhicules japonais produits localement avant d'accepter que ceux-ci passent de la catégorie des produits importés à celle de produits originaires de la CEE.**

- Le Mexique est un marché fermé en attendant la réussite des négociations de libre-échange entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Par contre, les produits mexicains ont libre-accès au marché canadien (par l'entremise du Pacte de l'automobile notamment). Le reste de l'Amérique latine représente un marché fermé.
- Il est très difficile d'avoir accès au marché japonais en raison, notamment des coûts élevés d'adaptation des véhicules aux normes de ce pays et à l'établissement d'un réseau de distribution. Un certain nombre de barrières formelles et informelles existent qui représentent de sérieuses difficultés lorsqu'on cherche, par exemple, à obtenir la certification de véhicules pour la vente au Japon, à établir des réseaux de distribution ou, même à investir au Japon. Le reste de l'Asie est fermée au commerce en raison d'un train de mesures commerciales restrictives.

5.2 L'environnement du marché nord-américain

- À l'exception du Mexique, l'expansion massive du marché de l'automobile est peu probable.
- La capacité excédentaire actuelle ne fera qu'intensifier la concurrence.
- Les producteurs asiatiques installés en Amérique du Nord y demeureront pour y croître. Pour assurer l'expansion de l'industrie canadienne, il est essentiel que tous les constructeurs automobiles faisant affaire au Canada, y compris les entreprises asiatiques, prennent des engagements fermes envers le secteur canadien.
- Le secteur des pièces détachées est extrêmement sensible à l'évolution des taux de change et d'intérêt.

5.3 L'environnement commercial entre le Canada et les États-Unis

- Le Pacte de l'automobile garantissait la rationalisation de l'industrie nord-américaine. Il demeure un instrument fort important pour la plupart des compagnies agréées.

5.4 Le Mexique

- À ce jour, le Mexique n'est perçu ni comme une menace considérable ni comme une grande opportunité. Un accord de libre-échange nord-américain (ALENA) pourrait renverser la situation.
- Un régime plus libéral offrirait des possibilités aux fabricants canadiens de pièces détachées. Ces derniers pourraient participer à des programmes d'investissement de manière à améliorer leur position concurrentielle.

6 ENJEUX DE LA CONCURRENCE

Pour l'industrie des véhicules et pièces automobiles, la «concurrence globale» s'est depuis toujours limitée aux États-Unis, la mesure principale de la concurrence mondiale étant essentiellement une comparaison entre ses coûts de production et ceux des Américains. Avec l'intégration des industries canadiennes et américaines en vertu du Pacte de l'automobile, la propriété commune de la majorité des capacités de production entre les deux pays, le peu de concurrence au niveau des importations et de la faible proportion de la production exportée dans les pays tiers, cette comparaison était valable dans le passé.

Tel que mentionné précédemment dans le chapitre traitant de la structure et de la restructuration de l'industrie nord-américaine, des changements fondamentaux sont survenus au cours de la dernière décennie. Les importations se sont appropriées une vaste part du marché et celui-ci est devenu de plus en plus ouvert et compétitif. C'est ainsi que la définition de concurrence globale attribuée par l'industrie canadienne de l'automobile s'est modifiée de manière définitive. Pour pouvoir être compétitif sur le plan global, l'industrie canadienne doit être capable de concurrencer les constructeurs les moins chers et les plus efficaces sur le marché.

Entre 1983 et 1988, la croissance du marché et un dollar canadien faible ont largement favorisé la croissance et la prospérité de l'industrie et masqué toute faiblesse pouvant exister au niveau de la structure des coûts. La récession actuelle et la valeur élevée du dollar n'ont fait qu'exposer les points faibles de l'industrie.

L'amélioration de la compétitivité au plan des prix constitue le principal défi des années 1990, mais les actions de l'industrie pourraient ne pas être suffisantes pour atteindre les objectifs de la concurrence mondiale fixés par le Japon. Même si les coûts directs de production, la conception, la qualité de production et la productivité font désormais partie des aspects de la concurrence globale, et certains de ces coûts directs (tels que ceux associés au système de soins de la santé canadien) sont réduits parce que financés dans une large mesure par le système d'imposition, d'autres facteurs tels que les coûts, l'accessibilité du capital, les régimes d'imposition et les taux, les programmes d'indemnisation des travailleurs, et les réglementations en matière d'équité sociale pourraient contrebalancer les facteurs positifs mentionnés précédemment et empêcher la réalisation de l'objectif à atteindre, soit la concurrence globale.

6.1 Les ressources humaines

La concurrence future du Canada repose essentiellement sur sa capacité à former les ressources humaines nécessaires. Les membres du Comité s'accordent unanimement à dire que l'éducation et la formation, dans le sens le plus large, constituent une priorité. Il existe un besoin pressant au niveau de la formation de base, de l'amélioration de l'image de marque des compétences reliées aux métiers, à la vente au détail des véhicules et à d'autres carrières relatives à l'industrie de l'automobile, et à l'accroissement de la recherche et du développement auprès des universités.

6.1.1 Les programmes d'apprentissage et de formation

L'industrie canadienne s'est trop longtemps fiée sur les éducateurs pour définir et fournir les aptitudes nécessaires à la main-d'oeuvre. Le secteur de l'automobile s'active actuellement à redresser la situation, avec l'aide d'Emploi et Immigration Canada et des provinces.

6.1.3 Les ajustements de la main-d'oeuvre

La formation et le développement des aptitudes constituent l'un des principaux éléments dans nos efforts pour assurer l'avenir de l'industrie automobile canadienne. Si le projet survient à point nommé, s'il est efficace, et si nous réussissons à réaliser des progrès au niveau de certains facteurs liés à la concurrence, il sera inutile de créer des programmes particuliers pour répondre aux besoins d'ajustement des employés.

6.1.6 La formation en gestion

L'adaptation à une économie globale exige une équipe de gestionnaires bien formés, des employés hautement spécialisés et des compétences élevées au niveau du génie.

6.2 Le commerce

Les débuts de la récession, peu de temps après l'entrée en vigueur du libre-échange, ont facilité la tâche de ceux qui critiquaient l'Accord, le rendant responsable des pertes d'emplois, des transferts d'entreprises et des fermetures d'usines. Toutefois, l'Accord n'est pas la source des problèmes économiques de l'industrie de l'automobile. Certains de ces problèmes sont liés à la récession alors que d'autres sont dus aux pressions exercées par la concurrence.

L'industrie canadienne de l'automobile, à l'exception des TCA, appuie la participation aux discussions de l'ALENA, plus particulièrement en ce qui concerne l'accès au marché, le Pacte de l'automobile, les dispositions de sauvegarde et les prescriptions du pays d'origine.

Les objectifs visés par les prescriptions du pays d'origine tels que convenus par les membres du sous-comité de l'ALENA :

- **Les règles devraient être basées sur la valeur du produit, accordant ainsi aux entreprises plus de certitude et de flexibilité au niveau des activités de planification et de production, que ne le ferait un accord qui encouragerait l'utilisation de certains processus de production à l'intérieur de la zone de libre-échange.**
- **Les moyennes à l'échelle corporative offrent une plus grande flexibilité, permettant ainsi d'appliquer la règle basée sur la valeur sur toutes les activités de production plutôt que sur un segment, une usine ou gamme de produits. Une plus grande flexibilité est offerte si on y ajoute les opérations d'une entreprise en participation ou de compagnies affiliées.**

- **La fragmentation des marchés de plus en plus considérable, en quête de créneaux libres, élimine toute possibilité d'investir massivement dans des composantes coûteuses du groupe propulseur. Sans moyenne d'ensemble, les constructeurs seraient moins intéressés à produire en Amérique du Nord, un faible volume de véhicules répondant à un créneau particulier ou pourraient être tentés de les assembler auprès du marché dominant.**
- **Les règles s'appliquant à l'Accord de libre-échange actuel entre le Canada et les États-Unis sont inutilement ambiguës. Par contre, celles de l'Accord de libre-échange nord-américain devront être plus claires, plus concises, plus faciles à vérifier en plus d'être accompagnées d'un lexique de définitions sur lesquelles tous se seront mis d'accord à l'avance, le tout joint à un mécanisme d'arbitrage rapide des différends concernant les règles et leur signification.**

6.3 Le marché

Le Canada et les États-Unis continuent de représenter le marché le plus ouvert du monde et, de ce fait, les plus concurrentiels. Pour cette raison, les consommateurs peuvent choisir parmi une vaste gamme de produits de qualité et à des prix plus bas. Les consommateurs ont répondu en faisant part de leurs attentes toujours plus élevées, ce qui n'a fait qu'accroître les défis auxquels les concepteurs, les constructeurs et les concessionnaires automobiles devaient répondre.

Assurer la satisfaction du consommateur lors de l'achat et les services après-vente du secteur automobile constitue le point capital de tous les segments de l'industrie. Cette dernière a réalisé des progrès considérables pour répondre aux attentes du client, mais :

- La question du prix est devenue un problème pour l'acheteur de voitures neuves. Les prix des voitures d'occasion ayant beaucoup baissé, les clients ont moins d'argent à mettre sur l'achat d'un véhicule neuf.
- Les taxes appliquées aux véhicules neufs les rendent moins attrayants, surtout lorsque le client doit payer des taxes sur l'air climatisé, la batterie, les pneus, le carburant, sans parler des taxes de ventes ajoutées au prix du véhicule, une fois celui-ci négocié. Le total de ces taxes équivaut à environ 17 % du prix d'achat total, une raison de plus pour expliquer la réduction du marché canadien.

6.4 Les taxes et réglementations

L'industrie canadienne de l'automobile ne doit pas être mise en péril par les politiques et des réglementations malsaines, inutiles, conflictuelles ou redondantes. Il faudra plutôt tenter des efforts pour obtenir le consensus, voir à ce que la réglementation cède la place au volontariat, partager des données pour remplacer les rapports et les amendes et établir des cibles réalistes et claires pour remplacer les mesures arbitraires.

6.5 La technologie

Les systèmes d'encouragement fiscaux, sous forme de crédits d'impôt visant la recherche scientifique et le développement expérimental (RS-DE ou R-D) sont disponibles aux organisations effectuant de la recherche et du développement au Canada. Le programme peut de manière significative augmenter la quantité de R-D effectuée par l'industrie de l'automobile, mais les conditions d'admissibilité et les problèmes administratifs en ont limité l'efficacité et découragé plus d'un fabricant de pièces détachées et de véhicules à effectuer davantage de R-D au Canada.

7 QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

7.1 Les principes relatifs à l'environnement

- Les programmes relatifs à l'environnement devront, dans la mesure du possible, s'harmoniser de part et d'autre du Canada ainsi qu'aux États-Unis, tout en tenant compte de la nature intégrée de l'industrie automobile nord-américaine.
- Les programmes visant l'environnement devront être basés sur de bons principes environnementaux et économiques.
- Les méthodes volontaires de conformité assurent la flexibilité et l'efficacité des ressources tant au niveau gouvernemental qu'industriel et doivent être privilégiées lorsque tous les intervenants sont d'accord.
- Les approches en fonction du marché doivent, dans la mesure du possible, être utilisées. Les stratégies qui exploitent les forces du marché sont bien plus efficaces que certaines méthodes plus strictes.
- Les solutions concernant les problèmes globaux doivent découler d'ententes internationales. Le Canada ne peut se permettre d'aller seul de l'avant.

7.2 L'économie d'énergie

- Depuis le milieu des années soixante-dix, les constructeurs nationaux ont plus que doublé les économies en matière de consommation de carburant des véhicules, tout en réduisant les émissions de gaz d'échappement de manière substantielle.

7.3 Les gaz d'échappement

- L'industrie de l'automobile a déjà réduit les émissions des voitures de tourisme de près de 90 % en moyenne, à partir de niveaux non contrôlés.

7.4 Les taxes appliquées aux véhicules à forte consommation de carburant

- Tout comme les normes visant les économies de carburant, ces taxes sont inefficaces parce qu'elles ne permettent pas de réduire la consommation de carburant. Elles s'appliquent uniquement aux nouveaux véhicules et n'encouragent nullement les conducteurs à modifier leur façon de conduire, facteur déterminant de la consommation globale.

7.5 Les carburants dits «alternatifs»

Les constructeurs travaillent actuellement à l'élaboration d'un véhicule capable d'utiliser des carburants de remplacement primaires. Chacun des Trois Grands a dressé des mandats exclusifs mondiaux pour l'élaboration de véhicules fonctionnant soit au méthanol, au propane ou au gaz naturel. La conservation et l'expansion possible de ces mandats au Canada est souhaitable car ils représentent une possibilité d'acquérir une position enviée dans un secteur à la fine pointe de la technologie et doté d'une valeur ajoutée canadienne élevée. Le succès dépendra de l'introduction accélérée de ces véhicules de manière à accaparer une importante part du marché.

7.6 Les inspections obligatoires et régulières des véhicules

- Il est prouvé que les véhicules les moins récents, bien que représentant la plus faible proportion des véhicules en circulation et le kilométrage le moins élevé, contribuent davantage à l'émission des gaz d'échappement que les véhicules plus récents et plus efficaces, équipés des derniers développements en matière de contrôle des émissions polluantes.

7.7 La coopération provinciale/fédérale en matière d'environnement

- Le Plan vert adopté par le Canada permet une vaste gamme d'initiatives en matière de protection de l'environnement, représentant le point culminant des opinions sollicitées auprès de divers groupes d'intervenants, y compris ceux de la communauté des affaires, des gouvernements provinciaux et des organismes non gouvernementaux. Le Plan servira de cadre aux diverses initiatives collectives et coopératives des intervenants, en plus d'exiger une action régionale de la part des gouvernements provinciaux de manière à répondre aux objectifs environnementaux particuliers tels que le Plan de gestion des NOx/VOC.

8 L'ÉLECTRICITÉ - L'APPROVISIONNEMENT ET LES COÛTS

Jusqu'à présent, la croissance soutenue de l'industrie de l'automobile en Ontario est attribuable à un certain nombre de facteurs, le plus important étant pour les usines, la possibilité de s'approvisionner en électricité. Il est essentiel que l'industrie continue d'avoir accès à une source d'énergie fiable et abordable si nous voulons poursuivre nos activités de fabrication et si l'Ontario veut conserver les investissements actuels tout en attirant un grand nombre de nouvelles entreprises, source de création d'emplois.

9 ENJEUX FISCAUX ET MONÉTAIRES

9.1 L'accès au capital et ses coûts

Les coûts et la disponibilité du capital n'avaient jamais été mis en question en Amérique du Nord, jusqu'à ce que la présente récession et la restructuration de la fabrication découlant d'une concurrence accrue nous en soulignent les pires effets.

- les profits de l'industrie sont inexistants ou bien ont atteint un seuil critique pour les entreprises installées en Amérique du Nord. Il en va de même pour le capital.
- Un plus grand nombre d'entreprises devront accroître leurs dépenses même si les ventes et les profits continuent de chuter.
- Les écarts en matière de coûts du capital entre les pays hôtes de l'industrie automobile et les compagnies automobiles au sein d'un pays s'accroissent au fur et à mesure que les besoins d'emprunts augmentent.

Le résultat est que les institutions financières sont de plus en plus réticentes à aider les entreprises automobiles. En ce qui a trait aux petits fournisseurs et concessionnaires, le problème est d'autant plus difficile à surmonter du fait qu'il s'agit d'une «petite entreprise» et d'une compagnie reliée au domaine de l'automobile.

9.2 Le régime fiscal

- En établissant les taux d'imposition sur les revenus des grandes sociétés, le gouvernement canadien aurait intérêt à connaître les taux d'imposition réels des autres régions ou pays que le Canada doit concurrencer s'il veut obtenir des investissements.
- Les encouragements fiscaux décrits dans le budget fédéral de 1992 (la réduction du taux d'imposition des grandes sociétés sur les bénéfices résultant de la fabrication et de la transformation, l'augmentation du taux d'amortissement, de 25 % à 30 %, pour les biens admissibles à la Catégorie 39, la volonté de réduire la retenue fiscale sur les dividendes versés aux sociétés étrangères) ainsi que les changements annoncés précédemment en matière d'imposition des grandes sociétés représentent tous des initiatives positives qui favoriseront les investissements et la compétitivité internationale.

9.3 Le taux de change

Les fluctuations du dollar canadien touchent de manière significative la compétitivité des coûts des constructeurs canadiens et le niveau de magasinage transfrontalier.

- Les mesures de protection du taux de change sont souvent insuffisantes pour éviter les répercussions provenant des fluctuations. Au fur et à mesure de l'intégration des économies canadienne et américaine, il deviendra de plus en plus important de stabiliser les taux de change de manière à favoriser le développement de l'industrie de fabrication du Canada.

10 QUESTIONS PROVINCIALES/FÉDÉRALES

10.1 Le camionnage

Les ententes commerciales permettent actuellement l'accès au marché nord-américain ou le feront sous peu. Toutefois, l'accès garanti par une entente commerciale diffère du libre accès découlant du transport autorisé des marchandises de l'autre côté d'une frontière internationale.

10.2 L'infrastructure

Aucun palier de gouvernement ne remet en question la valeur économique de se doter d'une infrastructure routière efficace et moderne comprenant ponts, tunnels, égouts et réseaux d'aqueducs. Pourtant, d'éternelles questions comme, par exemple, la question du financement, demeurent insolubles et retardent les progrès.

L'industrie automobile appuie l'analyse de l'Association des transports du Canada. Celle-ci a démontré que la plupart des territoires de juridictions diverses faisaient face à d'importantes lacunes financières en ce qui a trait à la construction ou à l'entretien des infrastructures routières. L'étude a également permis de constater que les coûts de toutes sortes imposés aux véhicules et aux conducteurs ainsi que les taxes sur les carburants généraient des revenus bien supérieurs à leurs besoins financiers. De plus, l'industrie appuie l'élaboration d'un réseau national d'administration des routes par le Conseil des ministres des transports et la création d'un système interactif de la circulation.

