

LKC
HC
115
.A252414
no.21

RAPPORT DU *Canada*
GROUPE D'ÉTUDE SUR

L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE

Président, Norman H. Bell

DEPARTMENT OF INDUSTRY
TRADE & COMMERCE
LIBRARY
DEC 7 1978
BIBLIOTHÈQUE
MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE
ET DU COMMERCE

RAPPORT DU GROUPE CONSULTATIF DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

RAPPORT DU GROUPE CONSULTATIF DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

INTRODUCTION

Le Groupe consultatif de l'industrie automobile, qui représente les fabricants de véhicules automobiles, les multinationales et les producteurs canadiens indépendants de pièces d'automobiles, les syndicats, ainsi que les milieux scolaires et gouvernementaux, a rassemblé un groupe de personnes qui ne partagent pas les mêmes opinions pour ce qui est des problèmes auxquels l'industrie canadienne de l'automobile doit actuellement faire face.

Les premières réunions du Groupe consultatif ont été tenues au moment même où les mérites de l'Accord canado-américain sur les produits de l'automobile étaient débattus sur la place publique. En effet, l'industrie de l'automobile s'inquiétait de plus en plus de son déficit croissant au niveau du commerce mondial et elle s'interrogeait sur le fait qu'elle ne réussissait pas à attirer suffisamment de nouveaux investissements pour améliorer l'équilibre entre sa production et sa consommation, situation que ni les sociétés ni le gouvernement ne prenaient les moyens de corriger.

Avant de tenter de chercher des solutions, il a fallu, à partir des diverses opinions recueillies, chercher la nature véritable des facteurs qui, en 1977, ont engendré dans tous les pays un déficit commercial de l'ordre de \$1,2 milliard au niveau des produits de l'industrie automobile.

Les membres du Groupe consultatif se sont vite aperçus que les problèmes étaient complexes et qu'il existait des liens entre bon nombre de ceux-ci. Ils se sont également rendu compte que, pour résoudre ces problèmes, ils devraient étudier des questions qui ne figurent pas dans leur mandat.

Utilisant une autre méthode, le gouvernement fédéral en est arrivé à des conclusions semblables et a décidé, en vertu de la Loi sur les enquêtes, de nommer M. S.S. Reisman conseiller spécial chargé de présenter, à la fin d'octobre 1978, un rapport devant être étudié par le gouvernement et portant sur l'expansion d'une industrie canadienne de l'automobile pouvant concurrencer celle des autres pays.

Cette nomination ayant eu lieu avant que le rapport du Groupe consultatif soit terminé, il a été décidé que l'apport le plus important que pourrait effectuer le Groupe consultatif consisterait à présenter au gouvernement des faits recueillis par les membres, de cerner les questions fondamentales et de proposer des moyens de rétablir l'équilibre entre la production et la consommation d'automobile au Canada.

1.0 OBJECTIFS

Compléter le profil de ce secteur industriel en y ajoutant une perspective industrielle.

Préciser les facteurs qui empêchent la croissance et l'expansion de l'industrie de l'automobile au Canada.

Fixer certaines options qui pourraient rétablir l'équilibre entre la production et la consommation d'automobiles au Canada et stimuler les échanges avec les autres pays.

2.0 APERÇU DE L'INDUSTRIE ET DU MARCHÉ

2.1 Généralités

En 1977, les coûts de production du marché canadien des véhicules automobiles et pièces ont dépassé \$7 milliards tant au niveau du matériel d'origine que des pièces de rechange.

L'industrie de l'automobile comprend l'assemblage de véhicules et la fabrication de pièces. Les pièces sont fabriquées par des fabricants de véhicules (captifs) et par des sociétés indépendantes. Le marché des pièces se divise en deux catégories: les pièces d'origine et les pièces de rechange. Ces dernières comptent environ pour 10 pourcent de la valeur du marché des véhicules neufs.

En 1977, le déficit commercial envers tous les pays au niveau des produits automobiles s'est élevé à \$1,2 milliard. Ce déficit se compose de segments distincts, tous liés à du matériel d'origine, c'est-à-dire de pièces d'origine et de rechange, de pneus, et d'autres articles fabriqués par l'industrie nord-américaine de l'automobile ou par celle des tiers pays et prises en compte par les statistiques générales de l'automobile. En dollars, le déficit des fabricants nord-américains a atteint \$250 millions en 1977 (les pièces de rechange, etc., comptant pour \$200 millions), tandis que les fabricants des tiers pays ont subi un déficit de l'ordre de \$650 millions (sur cette somme, les pièces représentent \$100 millions).

2.2 Rationalisation de l'industrie nord-américaine

L'industrie canadienne fait partie d'une industrie nord-américaine rationalisée et intégrée. Elle a acquis sa forme actuelle suite à la signature de l'Accord canado-américain sur les produits de l'industrie automobile. L'activité manufacturière a été influencée par les exigences relatives aux rapports et à la valeur ajoutée canadienne comprise dans l'Accord sur l'automobile et par le climat économique passablement favorable des années 60. Ces caractéristiques ont engendré un déséquilibre au sein de l'activité manufacturière: on a réalisé un surplus d'activité au niveau de l'assemblage des véhicules et de la main-d'oeuvre et fabriqué moins de pièces demandant un apport considérable aux niveaux technique et financier.

Depuis l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'automobile, la rationalisation de la production a véritablement permis d'accroître l'ensemble des échanges avec les États-Unis. Cette rationalisation a eu tendance à transformer la plupart des usines canadiennes d'assemblage de véhicules et de fabrication de pièces en fournisseurs des fabricants américains de pièces d'automobiles.

2.3 Structure de l'industrie

Cette industrie appartient principalement aux Américains. La rationalisation et la nécessité d'en maximiser l'efficacité ont entraîné la centralisation aux États-Unis de bon nombre de fonctions administratives importantes. Bien que cette constatation soit habituellement valable, il y a des exceptions à la règle et ce sont des fabricants de pièces d'automobiles qui possèdent au Canada des séries uniques de produits.

2.4 Rendement de l'industrie

À la fin des années 60, lorsque le Canada offrait des avantages pour ce qui est des nouveaux investissements et que l'industrie devait respecter certains engagements relatifs à la croissance en vertu de l'Accord sur l'automobile, les usines canadiennes d'assemblage de véhicules et de fabrication de pièces ont augmenté leur part de la production automobile nord-américaine. Depuis 1971, il semble que l'industrie ait conservé sa part de la production, sans qu'il existe nécessairement un équilibre entre les pièces et l'assemblage; toutefois, la croissance de l'industrie suit la production globale du marché nord-américain.

Cette industrie est l'une des plus efficaces au Canada. Elle offre des prix concurrentiels sur le plan international ainsi que certains avantages, fonctionne presque à plein régime et connaît une certaine croissance. En 1978, on prévoit enregistrer des chiffres records au niveau de l'emploi.

2.5 Marché

En 1977, le marché canadien des véhicules neufs s'est réparti de la manière suivante:

797 752	voitures nord-américaines
337 901	véhicules commerciaux nord-américains
193 646	autres voitures
<u>15 647</u>	autres véhicules commerciaux
1 344 946	nombre total d'unités

Les ventes de véhicules au Canada se sont accrues à un rythme plus rapide qu'aux États-Unis. Entre 1965 et 1976, les ventes ont progressé à un rythme moyen de 3,7 pourcent aux États-Unis et de 5,4 pourcent au Canada. En raison du fait que la production totale

des usines canadiennes d'assemblage de véhicules et de fabrication de pièces est liée à la croissance du marché total des véhicules nord-américains, la production totale au Canada n'a pas suivi la demande.

3.0 QUESTIONS À L'ÉTUDE

3.1 Perspective nationale

L'assemblage de véhicules et la fabrication de pièces d'automobiles constituent des activités enviables qui s'inscrivent bien dans le cadre d'une économie de pays industrialisé et semblent avoir un bon avenir à long terme en raison du perfectionnement des techniques, des grandes quantités produites et du niveau élevé de productivité.

En raison d'un important déficit commercial dans le secteur de l'automobile, le Canada doit trouver des moyens d'accroître sa part de production afin de réduire au minimum les effets négatifs sur l'investissement, l'emploi, la croissance industrielle, etc.

3.2 Perspective des sociétés

Les centres de décisions qui touchent la plus grande partie de la production canadienne sont situés aux États-Unis. Ces centres sont orientés vers le marché américain ou international. L'évolution de l'industrie vers la production d'une "voiture internationale" nécessite une prise de décisions centralisée afin de tirer le plus d'avantages possibles de ce concept. Habituellement, l'autonomie des filiales est limitée et n'est pas établie selon leur rendement ni la situation économique du pays où elles exercent leur activité. Cependant, ces facteurs ainsi que les lois promulguées par les gouvernements influent sur la production locale.

Selon les décisionnaires non résidents, le climat des investissements au Canada comporte un certain nombre d'inconvénients et de risques, bien qu'il offre certains avantages. Les maigres avantages sont habituellement jugés insuffisants pour neutraliser cette perspective. Dans l'ensemble, les filiales canadiennes sont rentables. Elles ne posent pas de grands problèmes à leur société-mère mais elles ne leur offrent pas non plus de bonnes possibilités. Il est à espérer que le gouvernement canadien mettra tout en œuvre pour améliorer le climat commercial canadien.

Les producteurs canadiens indépendants qui jouissent d'une entière autonomie doivent faire face à des problèmes différents pour ce qui est de la concurrence aux États-Unis, où ils sont considérés comme des commerçants étrangers; ils sont d'avis qu'ils doivent convaincre les acheteurs de choisir leurs produits plutôt que ceux des fabricants américains et éliminer leur réticence face à une source unique d'approvisionnement au Canada, même lorsqu'il n'y a qu'une seule possibilité.

3.3 Le problème

Les sociétés qui composent l'industrie canadienne de l'automobile ne semblent pas avoir actuellement de problèmes, car elles sont rentables et fonctionnent presque à plein régime. Cette constatation vient appuyer l'affirmation selon laquelle le Canada possède une situation enviable et économique pour la production automobile. Il faudra toutefois prendre certaines mesures pour annuler l'écart croissant entre la production et la consommation.

3.4 Proportions du problème

La part canadienne du marché automobile nord-américain s'accroît sans cesse; aussi, certaines personnes croient-elles fermement au concept de "part équitable", qu'elles définissent comme étant l'équilibre entre la production et la consommation. Toutefois, une question subsiste: le Canada a-t-il avantage à chercher un équilibre dans un secteur aussi précis que celui de l'automobile? Pour en arriver à une "part équitable", le Canada doit accroître sa part de la production nord-américaine.

Une autre question se pose: jusqu'à quel point doit-on viser au concept de "part équitable"? Par exemple, vise-t-il l'emploi, la R et D, certains genres

d'activités dans le domaine de l'automobile? Il existe un déséquilibre, au sein de cette industrie, qui engendre un certain degré de vulnérabilité des producteurs canadiens et pourrait bien empêcher le Canada d'atteindre son objectif de "part équitable". Voici certains secteurs de déséquilibre:

- centres de décisions trop peu nombreux (investissement, R et D, achat, commercialisation);
- pourcentage élevé d'activités à forte intensité de main-d'oeuvre;
- un manque d'activités à forte intensité de capital (niveau technologique élevé).

La fabrication d'automobiles est principalement concentrée dans le Sud de l'Ontario, tandis que la consommation de produits de l'industrie de l'automobile est répartie dans tout le pays. Cette activité est aussi souhaitable pour le Québec et le Manitoba, par exemple, que pour l'ensemble du Canada. Bien que l'acquisition d'une "part équitable" puisse représenter un objectif légitime de la part des provinces, il existe évidemment certaines restrictions sur la mesure dans laquelle on peut favoriser la réalisation de cet objectif partout au pays.

L'industrie nord-américaine de l'automobile connaît actuellement une période de changements technologiques massifs pour se conformer aux normes gouvernementales en matière d'économie d'essence, de sécurité et de mécanismes anti-pollution. Ces changements nécessiteront l'investissement de sommes énormes dans tous les secteurs de l'industrie et plus particulièrement dans le réoutillage des usines déjà en place. Dans certain cas, cette mesure pourrait accroître la capacité des usines. Une certaine partie des investissements sera consacrée à la fabrication de nouvelles voitures légères; si le Canada désire accroître sa part de la production de voitures nord-américaines, il devra encourager l'investissement dans ces nouveaux produits en raison des conditions favorables au niveau de l'approvisionnement en énergie et en matière première. D'ici peu, on prendra des décisions sur l'emplacement des usines de fabrication de ces produits. Une fois le programme terminé, on prévoit devoir effectuer très peu d'investissements supplémentaires d'ici plusieurs années. La possibilité d'accroître la part canadienne de la production est donc imminente.

Le manque au niveau de la production automobile au Canada n'est pas uniquement lié à l'Accord sur l'automobile; on doit également tenir compte de tous les secteurs de l'industrie qui font face à des déficits commerciaux, y compris les tiers pays et les pièces de rechange.

4.0 HISTORIQUE

4.1 Généralités

Le profil sectoriel de l'industrie automobile a servi de base à la plupart des discussions lors des réunions du Groupe consultatif. Bien que l'on n'ait pas réussi à s'entendre sur les données statistiques utilisées dans le profil, les conclusions d'ordre général sont acceptables et font l'objet d'observations dans le présent rapport.

Les membres du Groupe consultatif ont soulevé un certain nombre de questions, dont quelques-unes ont été traitées séparément, bien qu'il ait été nettement établi au départ qu'il existe des liens entre chacune d'entre elles. Les membres ont proposé une vaste gamme de solutions qui n'ont pas toutes été acceptées à l'unanimité. On n'a pas tenté de placer dans un quelconque ordre de priorité les questions traitées dans la présente section.

4.2 Climat d'investissement

Les investisseurs étrangers, qu'il s'agisse de la société-mère ou de sociétés indépendantes, qualifient habituellement la situation canadienne d'inconfortable. Bien que le Groupe consultatif n'ait pas réalisé une analyse détaillée des coûts d'implantation au Canada et aux États-Unis, bon nombre des sociétés et les Travailleurs unis de l'automobile considèrent que cette affirmation est erronée. En effet, pour ce qui est des coûts de fonctionnement d'une usine, on rapporte qu'il serait certainement avantageux de posséder une usine au Canada. Par

contre, à l'étranger, on croit que le gouvernement canadien est allé trop loin en trop peu de temps dans sa législation sociale. On est d'avis que cette situation a affaibli le code du travail et engendré l'instabilité de la main-d'oeuvre. D'autres éléments ont également provoqué cette situation: une inflation élevée et un taux de change instable. L'incertitude entourant la confédération canadienne a donné le sentiment que les investissements au Canada représentent de grands risques. L'intervention du gouvernement dans les affaires de l'industrie n'est pas bienvenue. Les règles établies par la Commission de lutte à l'inflation ont gelé pendant trois ans les revenus de l'industrie au niveau d'une année de base au cours de laquelle les bénéfices avaient été insuffisants. L'existence de l'Agence d'examen de l'investissement étranger est tout simplement considérée comme une preuve qu'on ne désire pas attirer l'investissement étranger en sol canadien. La possibilité de mainmise sur l'industrie par le gouvernement constitue un autre élément qui ajoute au climat d'incertitude. De façon plus concrète, les éléments comme les taxes sur le matériel de production (taxes de vente sur les matériaux de production de même que sur les machines et le matériel utilisés à des fins autres que la production) ou les règlements qui visent l'utilisation des usines en ce qui a trait à la capacité des industries canadiennes de concurrencer celles des autres pays, constituent des facteurs qui nuisent au climat des investissements. Dans le même ordre d'idée, en vertu du système canadien d'impôt sur le revenu des particuliers, il est très difficile de transférer des compétences au Canada sans être sérieusement pénalisé.

Les fabricants indépendants de pièces d'automobiles du Canada ont mentionné la situation très concurrentielle des investissements aux États-Unis, qui tire son origine de l'aptitude des États à mettre à la disposition des intéressés diverses formes de stimulants. Ils ont souligné que les investissements au Canada sont stoppés par les facteurs suivants: un taux d'intérêt élevé, le manque de main-d'oeuvre qualifiée, le risque encouru lors de l'achat d'outillage sans engagement d'achat à long terme et un manque d'intérêt général de la part des institutions financières pour ce qui est du financement de ces entreprises.

4.3 Économie et investissements

Au niveau de la production des pièces d'origine, les sociétés canadiennes indépendantes et les multinationales ont en général le choix d'investir d'un côté ou de l'autre de la frontière canado-américaine. Les décisions relatives à l'emplacement des usines dépendent donc d'une motivation commerciale normale, bien que les facteurs négatifs énoncés au point 4.2 puissent avoir tendance à porter les décisionnaires américains à s'attendre à un rendement quelque peu plus élevé des investissements effectués au Canada.

Il existe une frontière internationale entre les États-Unis et le Canada. Bien que les deux pays aient accéléré l'acheminement des biens, les droits de douane et les frais d'administration demeurent toujours présents. Les États-Unis et le Canada possèdent des monnaies respectives dont la valeur fluctue; ces fluctuations peuvent modifier les bénéfices d'une société. Jumelés à d'autres éléments, ces facteurs porteraient un décisionnaire à installer son usine de fabrication là où les inconvénients sont les moins prononcés.

Le taux de change actuel par rapport au niveau actuel des salaires donne un avantage au Canada pour ce qui est des coûts de main-d'oeuvre et l'aide à réaliser des bénéfices plus élevés. Par contre, les taxes de vente élevées sur les matériaux de construction et les machines et le matériel utilisé à des fins autres que la production exercent l'effet inverse. L'accès à des sources de financement obligatoire à faible taux d'intérêt aux États-Unis ainsi que les taux d'intérêt habituellement plus élevés dans notre pays jouent contre le Canada. Les stimulants offerts par les municipalités et les États américains entraînent des résultats semblables.

Les États-Unis possèdent une gamme complète d'usines d'assemblage de véhicules et de fabrication de pièces. Ce n'est pas le cas du Canada. Dans bien des cas, ces installations peuvent être agrandies et, le plus souvent, il est plus économique de procéder à l'agrandissement d'une usine déjà en place que d'en construire une nouvelle. Lorsqu'il est nécessaire d'agrandir, il n'est souvent pas économique de songer au Canada.

4.4 Structure de l'industrie

Les fabricants indépendants de pièces d'automobiles comptent pour près de la moitié de la valeur ajoutée par l'industrie de l'automobile au Canada. Les trois grands de l'automobile rachètent près de 90 pourcent de leur production de matériel d'origine. Au sein de l'industrie des pièces, on croit que lorsqu'elles doivent vendre aux États-Unis les sociétés canadiennes sont désavantagées même si elles réussissent à concurrencer les entreprises américaines; en outre, on fait remarquer que le manque de centres de décisions au Canada, au niveau des achats et de la mise au point de nouveaux produits, représente un facteur important. De leur côté, les fabricants de véhicules soulignent que a) bon nombre de fabricants canadiens de pièces d'automobiles ne sont pas assez entreprenants lorsqu'ils cherchent à obtenir des contrats et que b) plusieurs des grands fabricants de pièces d'automobiles au Canada s'en remettent, au plan des ventes, à leur société-mère américaine; de ce fait, on ne peut obtenir suffisamment d'engagements pour songer à implanter des usines de fabrication de certaines pièces au Canada.

4.5 Changement technologique

L'industrie nord-américaine de l'automobile connaît actuellement une période d'évolution technologique sans précédent au cours de laquelle elle doit se conformer aux normes du gouvernement en matière d'économie d'essence, de pollution et de sécurité. À l'intérieur des sociétés de fabrication de véhicules, chaque grande usine devra être réoutillée, au moins une fois, afin de fabriquer de nouveaux véhicules plus légers et plus efficaces ainsi que leurs pièces.

La plus grande partie des investissements, au cours de la période comprise entre 1978 et 1985, sera consacrée au réoutillage des usines de fabrication de pièces et d'assemblage déjà existantes, mais une certaine partie sera affectée à la construction de nouvelles usines destinées à fabriquer des pièces à l'aide de techniques nouvelles, par exemple des pièces coulées en aluminium et des pièces en plastique. D'ici peu, on prendra des décisions concernant l'emplacement de ces nouvelles usines. Par la suite, il est peu probable qu'il se présente d'autres possibilités d'investissements d'ici le milieu ou la fin des années 80.

Les possibilités de construction de nouvelles usines de fabrication de produits nouveaux s'accompagnent de la mise au rancart des vieux produits. Les fabricants canadiens de véhicules et de pièces d'automobiles doivent suivre avec intérêt ces possibilités, non seulement pour maintenir leur part du marché, mais aussi pour l'accroître.

4.6 Détails relatifs au tiers pays

Au cours des dernières années, les prix des véhicules fabriqués dans les tiers pays n'ont pas augmenté en fonction de la réévaluation des monnaies de ces pays. La comparaison des prix fixés au Canada et aux États-Unis révèle que les fabricants de véhicules des tiers pays absorbent un fort pourcentage des droits de douane canadiens. Ces fabricants protègent leur part du marché nord-américain. Il semblerait logique qu'ils songent à établir en Amérique du Nord leurs usines de production de véhicules destinés au marché nord-américain. La société Volkswagen a déjà construit une usine aux États-Unis.

Le Canada pourrait représenter un certain intérêt pour les usines situées dans des pays pauvres en énergie, car le Canada possède des réserves d'énergie passablement grandes. Il serait logique que les Japonais fassent fabriquer leurs pièces coulées en aluminium à Kitimat. Il n'est pas difficile de comprendre l'entente prévoyant l'envoi de pièces au Japon (ou en Europe) en retour de voitures acheminées vers les États-Unis.

Les sociétés nord-américaines de fabrication de voitures s'orientent vers la production de véhicules internationaux. En théorie, un pays pourrait produire les moteurs et un autre, les amortisseurs. Cette situation ne se produira pas, mais il y aura un accroissement de la spécialisation au niveau international, ce qui obligera de plus en plus le Canada à envisager la production d'automobiles dans un contexte mondial plutôt que continental.

4.7 Recherche et développement

Dans l'industrie de l'automobile, la recherche et le développement sont principalement orientés vers le perfectionnement des critères de conception et de rendement des véhicules. Par le biais de la recherche et du développement, on réalise des bénéfices au niveau de la production grâce à l'utilisation de nouvelles matières ou de nouveaux équipements, on satisfait le consommateur et on répond aux exigences législatives.

Les sociétés nord-américaines de fabrication de véhicules et bon nombre des grands producteurs de pièces d'automobiles exercent leur activité un peu partout dans le monde. Ils se sont aperçus qu'il est économique de centraliser auprès du siège social une grande partie des travaux techniques ainsi que la recherche et le développement. En raison de l'orientation de la production vers les véhicules internationaux et de l'uniformisation mondiale de pièces d'automobile, certaines sociétés ont jugé essentiel de centraliser leurs fonctions techniques.

Certaines sociétés appliquent une politique de spécialisation des produits entre leurs diverses usines. Dans certains cas, la recherche et le développement sont effectués au niveau de l'usine et les résultats qui en découlent sont mis à profit à l'usine où l'on a réalisé de telles activités. Le Canada devrait chercher activement à se lancer dans ce genre d'activité.

On a exprimé une certaine inquiétude concernant le manque d'engagement du gouvernement canadien envers la recherche et le développement; à ce propos, on a signalé en particulier le retrait des programmes d'aide et leur rétablissement ultérieur. La pénurie de spécialistes en recherche et développement au Canada et le manque de rapports avec le monde de l'enseignement constituent un problème plus crucial. Les fabricants de pièces d'automobiles considèrent que la centralisation aux États-Unis des activités de recherche et de développement réalisées par les fabricants d'automobiles constitue une entrave supplémentaire à la croissance de leur industrie.

4.8 Main-d'oeuvre

Dans la section 3.4, il est mentionné que le Canada a un excès de travaux à forte intensité de main-d'oeuvre et fait face à une pénurie de travaux de haute technicité. En énonçant ce point, on précise également qu'il existe un besoin de plus en plus marqué en main-d'oeuvre qualifiée, étant donné que l'industrie de l'automobile adopte de nouvelles techniques. Les besoins en compétences nouvelles et renouvelées s'accroîtront, ce qui obligera les représentants de l'industrie et du gouvernement, au niveau de la formation et du perfectionnement, à intensifier leurs relations. On devra mettre au point et appliquer des programmes de formation et d'apprentissage qui répondent plus précisément aux besoins de l'industrie.

La productivité de l'industrie de l'automobile a progressé à un rythme plus rapide au Canada qu'aux États-Unis. Bien que l'on doive reconnaître l'imprécision de la mesure de la productivité, à partir des statistiques publiées, des faits révèlent que certaines usines d'assemblage et de fabrication de pièces sont très efficaces selon les normes habituellement admises en Amérique du Nord. Si l'on se reporte à l'indice combiné du niveau d'emploi et de la productivité, le Canada jouit d'un certain avantage par rapport aux usines du Nord des États-Unis. S'il ne partage pas les retombées de ces changements technologiques, tant au niveau de la production que des produits, le Canada perdra cet avantage.

On reconnaît que le remplacement du matériel dans les usines d'assemblage et de fabrication de pièces entraînera, dans certains cas, une désorganisation du marché du travail. Bien qu'il soit trop tôt pour en évaluer avec précision toutes les répercussions, il est probable que l'effectif total de l'industrie nord-américaine de l'automobile régressera d'ici 1985 et ce, malgré l'accroissement de la production. Le gouvernement doit envisager la possibilité d'offrir une certaine forme d'aide de transition afin d'alléger le fardeau des travailleurs canadiens déplacés. Il convient également de remarquer que le processus

évolutif entraînera une désorganisation considérable de la main-d'oeuvre au sein de l'industrie et il y aurait donc lieu de dispenser de l'aide à ce propos.

5.0 RECOMMANDATIONS

Le Groupe consultatif doit limiter ses recommandations aux points qui ne figurent pas dans le mandat du conseiller spécial sur l'industrie de l'automobile, M. S.S. Reisman. Au lieu de présenter des recommandations, on a décidé de formuler diverses options qui pourraient compléter le travail du conseiller spécial. Ces options figurent à la section 6.0.

5.1 Rapport annuel

Le gouvernement doit rédiger un rapport annuel sur le rendement de l'industrie de l'automobile et le présenter à la Chambre des communes. Ce rapport traitera des événements survenus au cours de l'année précédente en ce qui a trait au commerce, à la production, aux ventes, à l'investissement, aux effectifs, au Pacte de l'automobile et à des sujets connexes.

5.2 Perspective d'investissement

Le gouvernement doit prendre des mesures afin d'améliorer les perspectives d'investissement au Canada dans le but de créer un milieu favorable aux nouvelles mises de fonds dans le secteur de l'automobile. Un aperçu des entraves à l'investissement figure à la section 4.2.

6.0 OPTIONS

Bien que le Groupe consultatif ait recommandé au gouvernement de prendre des mesures visant à améliorer les perspectives d'investissement, il reconnaît qu'il s'agit d'une proposition à long terme. On prendra bientôt de grandes décisions concernant les investissements; toutefois, il est nécessaire de fixer immédiatement certaines mesures supplémentaires.

Voici les mesures extrêmes qui s'offrent au gouvernement:

- la mise au point de stimulants à l'investissement, qui attireraient certainement au Canada des capitaux étrangers;
- le retrait du droit d'accès au marché canadien des sociétés, entreprises et particuliers qui n'investissent pas au Canada.

On soutient que les gouvernements pourraient avoir de la difficulté à appliquer à une industrie en particulier leurs mesures spéciales. Par contre, l'échéancier des décisions au niveau des investissements exige que l'industrie de l'automobile reçoive un traitement spécial. Sur le plan technique, les deux possibilités extrêmes semblent réalisables. Les fabricants de véhicules des tiers pays semblent vendre leurs produits au Canada à un prix se situant en dessous de la valeur loyale et marchande; de ce fait, on pourrait leur appliquer des mesures antidumping. Les fabricants nord-américains d'automobiles respectent les dispositions du Pacte de l'automobile relatives aux rapports et à la valeur ajoutée canadienne et s'asteindraient probablement à des mesures encore plus sévères afin de protéger l'entrée en franchise de produits sur le marché canadien.

Chaque possibilité peut avoir des répercussions sur les relations du Canada avec les autres pays. Il se pourrait que l'on utilise des mesures de représailles. Le Groupe consultatif n'est pas en mesure d'évaluer de façon réaliste les répercussions négatives possibles découlant de chaque mesure. Il s'agit d'un domaine dont le gouvernement doit accepter la responsabilité. Certains membres du Groupe consultatif croient que la réponse à cette question réside probablement quelque part entre les deux extrêmes et qu'elle comprend des éléments de chacun d'entre eux.

La nécessité de mettre au point des stimulants ou de forcer les investissements provient principalement du fait que les décisions qui influent sur la plus grande partie de la production canadienne sont prises à l'extérieur du pays et que les décisionnaires à l'étranger ne considèrent pas que le Canada représente

actuellement un bon lieu d'investissement. S'il était possible d'accroître le niveau de prise de décisions au Canada, si l'on apportait les améliorations nécessaires au climat des investissements et si l'on corrigeait l'attitude des décisionnaires étrangers, il serait de moins en moins nécessaire de recourir à la méthode "de la carotte ou du bâton". La tendance à la fabrication de véhicules internationaux semble renforcer le principe de centralisation de la prise de décisions. Par contre, l'ajout des "Nouveaux principes de bonne conduite des entreprises internationales" au mandat des commissaires semble assurer une certaine crédibilité à la possibilité de trouver une certaine façon d'accroître l'autonomie locale dans un cadre de centralisation.

Lors de l'élaboration de ces possibilités, on a également reconnu les besoins particuliers des fabricants indépendants de pièces d'automobile. L'Automotive Parts Manufacturers' Association a déjà proposé au gouvernement de créer une Société d'investissement de l'industrie de l'automobile dans le but de répondre aux besoins de ce secteur qui, dans bien des cas, sont bien différents de ceux des sociétés d'assemblage de véhicules. Les membres du Groupe consultatif qui sont également membres de cette association ont fermement appuyé cette proposition et s'y sont fréquemment reportés au cours des discussions.

RAPPORT DES TRAVAILLEURS UNIS DE L'AUTOMOBILE

Les Travailleurs unis de l'automobile se voient dans l'obligation de présenter leur propre rapport concernant le Groupe consultatif. Bien que l'imposition soudaine de la Commission Reisman ait obligé le Groupe consultatif à présenter une autre analyse générale et à poser une fois de plus le problème, nous estimons que nous ne pouvons pas être d'accord avec le rapport sur ce terrain restreint. Par ce bref exposé, nous désirons apporter des précisions au sujet des sections 5 (recommandations) et 6 (options) du rapport du Groupe consultatif.

Ledit rapport comprend deux recommandations; la première demande la présentation d'un rapport annuel au Parlement. Compte tenu de l'importance de l'industrie de l'automobile et du rôle que l'Accord canado-américain sur les produits de l'industrie automobile joue dans la structuration de l'industrie, il est tout à fait incroyable que nous n'ayons pas suivi l'exemple des États-Unis, qui présentent des rapports annuels. Il est également difficile de comprendre le fait qu'il n'existe pas de bonnes statistiques permettant de calculer la part canadienne des emplois en Amérique du Nord.

Le rapport annuel est évidemment essentiel mais doit dépasser le simple dépouillement des statistiques générales que nous avons actuellement en main. Nous avons besoin de bien plus de renseignements de base et ceux-ci devraient être mis à la disposition du public à titre de droit démocratique fondamental. Par exemple:

- Quel est l'écart dans le prix des voitures et des accessoires? Cette marge est-elle justifiée? Les Travailleurs unis de l'automobile soutiennent, preuve à l'appui, que cet écart n'est pas justifié et qu'il a dépassé tous les investissements effectués par les quatre Grands depuis 1965.
- Quel est le déficit commercial, si nous ajoutons les importations de machines et le versement des redevances, dividendes et bénéfices? Comment se répartit ce déficit entre les diverses sociétés? Si l'on utilise cette vaste notion de déficit, l'ampleur de ce dernier peut être presque doublé.
- Quel est le niveau de la valeur ajoutée canadienne chez les Grands de l'automobile? Quels sont les plans d'investissement des sociétés pour accroître la valeur ajoutée canadienne et atteindre notre part du marché nord-américain? À l'heure actuelle, pour chaque dollar provenant de la vente de voitures au Canada, il n'y a qu'environ 70¢ de production canadienne.
- Combien de mises à pied et de suppressions d'emplois enregistre-t-on chaque année? Qui paie les pots cassés?
- Les sociétés assurent-elle la formation des nouveaux apprentis? Règle générale, les Grands de l'automobile préfèrent laisser aux petites sociétés le soin de former des ouvriers qualifiés pour ensuite se les approprier (plutôt que de les former eux-mêmes).
- Nous savons que les quatre Grands n'exercent presque aucune activité de recherche et de développement au Canada; toutefois, quel est le niveau et la qualité des activités de recherche et de développement réalisées par les petites sociétés?

La seconde recommandation du rapport porte sur l'amélioration du "climat des investissements" et la suppression des "entraves aux investissements". Lesdites entraves ne sont pas documentées ailleurs dans ce rapport mais elles figurent plutôt comme étant une impression des inventeurs américains. Nous désapprouvons entièrement les affirmations non fondées figurant à la section 4.2 (page 4).

Toutes les analyses sérieuses concernant cette industrie indiquent un climat très favorable aux investissements. Les "impressions" des Américains sont erronées; plutôt que de les appuyer, le Groupe consultatif a la responsabilité de les dénoncer clairement et vigoureusement. Il semble que les sociétés ont l'intention de laisser cette question sans réponse et d'exploiter la situation afin d'obtenir d'autres concessions de la part des gouvernements et ce, aux dépens des contribuables. En d'autres termes, nous ne sommes pas prêts à accepter une vague recommandation "d'amélioration du climat des investissements", car nous savons que:

- a) les sociétés se tirent très bien d'affaire au Canada;
- b) nous n'avons aucune garantie, dans une économie de marché, de la rentabilité à long terme des allégements fiscaux.

On peut également ajouter que l'on a manifestement écarté des recommandations les programmes d'apprentissage et d'aide à la transition, destinés aux travailleurs (TAB).

Passons aux options. En dépit du fait que les sociétés ont réalisé (et continuent de le faire) d'importants bénéfices au Canada, on peut affirmer sans se tromper qu'elles ne sont pas intéressées à réaliser des bénéfices raisonnables: elles veulent obtenir le plus de bénéfices possible. Le Canada peut très bien constituer une source de bénéfices raisonnables mais non les meilleurs bénéfices par rapport à toutes les possibilités qu'offrent les États-Unis (et le reste du monde). Il serait toutefois insensé de soutenir que nous devons concurrencer tous les autres pays afin de procurer le plus de bénéfices à ces sociétés: tandis que les divers pays se battent entre eux pour obtenir les faveurs du marché, ce sont les sociétés qui emportent le morceau.

Nous nous opposons donc à ce que nos emplois dépendent des décisions des sociétés. Le Canada a droit à une certaine part d'emplois, fondée sur le marché canadien, les bénéfices réalisés au Canada et le contenu du Pacte de l'automobile. C'est le gouvernement fédéral qui doit voir à ce que ces droits soient respectés.

SG/lh
Opeiu 343
Le 17 juillet 1978

Le 20 juillet 1978

APPENDICE C

M. Norman Bell
Président
Groupe consultatif de l'industrie de l'automobile
Ministère de l'Industrie et du Commerce
235, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5

Monsieur,

Nous avons eu la chance d'étudier en détail le deuxième projet de rapport du Groupe consultatif de l'industrie de l'automobile, daté du 12 juillet 1978.

Comme nous le mentionnions dans notre lettre du 29 juin, nous continuons d'émettre de sérieuses réserves sur les opinions qui figurent dans les deux ébauches de rapport. Nous croyons que l'on n'a pas suffisamment tenu compte de nos opinions dans le second projet. Nous n'avons donc d'autre choix que de désapprouver les conclusions formulées par le Groupe de travail.

Nous avons décidé de ne pas présenter de rapport, car les opinions des fabricants indépendants de pièces d'automobile sont bien connues, non seulement du comité mais des fonctionnaires et des ministres qui, en dernier lieu, s'occuperont du rapport final. L'Association a déjà rencontré M. Reisman et lui remettra, d'ici la fin du mois d'août, l'ensemble des opinions des fabricants canadiens indépendants de pièces d'automobiles.

En tant que membres du comité, nous avons tenté de faire des recommandations objectives, responsables et aussi franches que possible. Non seulement a-t-on répondu d'une façon insatisfaisante à nos observations, mais nous nous sommes butés à l'entêtement du Groupe consultatif qui cherche à justifier une politique d'avantage industriel destiné à un seul secteur de l'industrie, tandis que les exigences formulées par les fabricants indépendants de pièces et d'autres secteurs de l'industrie de l'automobile ont été mises au rancart. L'incapacité du gouvernement d'appliquer un vaste programme d'investissement et de création d'emplois destiné à toute l'industrie de l'automobile entraînera la perte de milliers d'emplois et de millions de dollars d'investissements.

Nous avons mentionné à plusieurs reprises notre intention d'accroître et de favoriser l'investissement et la création d'emplois au Canada. La proposition de l'Association visant la création d'une société d'investissement de l'industrie de l'automobile, chargée d'offrir des prêts à des taux d'intérêt concurrentiels aux fins de l'outillage, de la R et D et de l'expansion financière, est restée en suspens en attendant que M. Reisman termine son rapport sur l'industrie de l'automobile. Ce retard nous semble tout à fait injustifié, d'autant plus que ce programme a reçu l'appui total de l'Ontario et d'autres organismes. Le deuxième projet de rapport mentionne à peine ce programme mais ne l'appuie pas.

Au cours des quatre dernières années, l'Automotive Parts Manufacturers' Association of Canada a présenté un certain nombre de mémoires et de propositions touchant les éléments d'une industrie bien équilibrée de l'automobile et des pièces d'automobiles au Canada. Nous appuyons les positions qui y sont exposées et ne jugeons pas utile d'en changer en ce moment. Certes, nous sommes d'accord avec certains aspects de l'ébauche du rapport, mais les divergences d'opinions sont telles qu'il serait impossible de les éliminer dans les circonstances actuelles. Par le passé, l'industrie canadienne des fabricants indépendants de pièces d'automobiles a prouvé son aptitude à créer, dans des conditions normales, de nouveaux emplois et de nouvelles possibilités d'investissement sur une plus grande échelle que tout autre secteur de l'industrie de l'automobile et, en fait, que la plupart des secteurs de l'économie canadienne. Depuis 1965, les fabricants indépendants de pièces

d'automobiles ont investi plus d'argent au Canada et créé plus d'emplois que tout autre secteur de l'activité industrielle. Si l'on tient compte des difficultés économiques qui ont marqué les trois dernières années, l'industrie des fabricants indépendants de pièces d'automobiles a conservé sa compétitivité sur le marché international.

Cette industrie n'entrevoit que la perspective de déficits commerciaux toujours croissants envers les États-Unis et les autres pays; le déficit a dépassé \$3 milliards en 1977; en 1978, ce chiffre sera sans aucun doute plus élevé. Or, les effets de l'Accord canado-américain sur la situation économique actuelle ont été complètement passés sous silence.

Nous avons l'intention d'appuyer le concept d'une industrie canadienne de l'automobile et des pièces d'automobiles équilibrée et axée sur la croissance, à l'intérieur de laquelle la production et la consommation de véhicules et de pièces d'automobiles seraient à peu près égales.

Nous appuyons les dispositions de l'Accord canado-américain sur les produits de l'industrie automobile relatives à la "part équitable"; ces dispositions redonneraient au Canada une part de recherche et de développement, d'emplois et d'investissements à la mesure du marché canadien.

Nous sommes également en faveur de la création d'emplois et de l'encouragement à l'investissement dans l'industrie canadienne de l'automobile, en rendant cette industrie concurrentielle et en créant des stimulants à l'investissement qui

- a) contrebalanceraient les stimulants américains et
- b) mettraient à la disposition des fabricants indépendants de pièces d'automobiles, des fabricants de véhicules et d'autres secteurs de l'industrie de l'automobile des chances égales d'expansion. Si l'on décide de mettre au point des stimulants à l'investissement, comme nous l'avons recommandé, nous croyons qu'ils devront être offerts de façon juste et équitable à tous les secteurs de l'industrie de l'automobile. Les coûts de création des nouveaux emplois devront être raisonnables et les stimulants placés là où, à long terme, ils rapporteront le plus au Canada sur le plan économique.

Nous appuyons le concept d'un Accord canado-américain de libre-échange, pourvu qu'il fasse l'objet d'un contrôle annuel et qu'il soit suffisamment souple pour s'adapter aux changements inévitables qui surviennent à l'intérieur de l'économie nord-américaine et sur le marché en général.

Nous appuyons la mise sur pied d'une société d'investissement de l'industrie de l'automobile, qui prêterait des sommes d'argent à des taux d'intérêt réduits ou concurrentiels afin d'aider les fabricants à investir du capital, à outiller leurs usines et à effectuer de la recherche et du développement.

Les concepts que nous mettons de l'avant figurent parmi les propositions présentées par l'Association, le 17 février 1977, au ministre de l'Industrie et du Commerce de l'époque, l'honorable Jean Chrétien. Depuis ce temps, nous n'avons pas changé de position et nous continuons à exiger leur application immédiate.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Frank Stronach, Président du Conseil
Magna International Inc.

Jack Ripley, Président
Canadian Farm Limited

Roel C. Buck, Président
Dominion Auto Accessories Limited

C.O. Macey
Vice-président et directeur général
TRW Canada Limited, (Thompson Products Division)

D. Sedgwick, Président
Tridon Canada

PROFIL DE SECTEUR

L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE DU CANADA

L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE DU CANADA

L'INDUSTRIE À L'ÉCHELLE MONDIALE

Au 1^{er} janvier 1975, il y avait 300 millions de véhicules automobiles en circulation dans le monde. La production de 1975 était de 35,6 millions dont 32% étaient fabriqués en Amérique du Nord. Le Japon, avec une production de 11,5 millions de véhicules en 1975, s'affirme comme important producteur et il occupe actuellement le deuxième rang après les États-Unis.

L'industrie a progressé rapidement en Amérique du Nord pour atteindre en 1971 le point de saturation, soit un véhicule pour 1,8 personne. L'évolution en Europe a été particulièrement marquée dans la période qui suivit la Seconde Guerre mondiale de sorte qu'en 1971, pour trois ou quatre personnes en moyenne, il y avait un véhicule en circulation.

Au cours de la prochaine décennie, c'est probablement dans les mieux nantis des pays en développement qu'on verra la croissance la plus importante du marché, notamment dans les pays de l'Amérique du Sud, du sud et de l'est de l'Europe. Dans ces pays, la densité du parc automobile est faible, le taux de croissance du revenu est élevé et les populations sont nombreuses, trois facteurs qui favorisent la croissance rapide d'un marché et dont tiennent compte les stratégies d'investissement des grandes sociétés.

L'industrie mondiale est dominée par huit grands producteurs qui ont des usines dans bon nombre d'endroits où il y a un marché. Le plus important est la General Motors dont la production mondiale à elle seule dépassait 6,6 millions de véhicules automobiles en 1975.

L'INDUSTRIE EN AMÉRIQUE DU NORD

Organisation industrielle

L'industrie nord-américaine comprend trois importants et plusieurs petits producteurs de véhicules ainsi qu'un grand nombre de fournisseurs de pièces allant du fabricant de véhicules même au petit fabricant de pièces de remplacement.

Pour comprendre les différents éléments qui constituent l'industrie du véhicule automobile, il est important d'avoir une vue d'ensemble de la relation qui existe entre l'industrie et divers autres secteurs économiques.

L'industrie de l'automobile comporte deux secteurs manufacturiers: 1) l'industrie des pièces 2) l'industrie de l'assemblage des véhicules automobiles. Chaque secteur est dominé à divers degrés par les grands fabricants de véhicules automobiles. Ces sociétés produisent non seulement la majorité des

véhicules mais elles fabriquent également 55%* de toutes les pièces utilisées dans l'assemblage des automobiles. Les pièces fabriquées par ces sociétés sont pour la plupart particulières et impliquent une grande mobilisation de capital.

L'annexe 1 donne un profil de chacune des trois principales sociétés au Canada et fournit un aperçu de leur position en Amérique du Nord.

L'INDUSTRIE AU CANADA

L'industrie, au Canada, s'est tout d'abord développée comme auxiliaire de l'industrie américaine, avec deux principaux secteurs comprenant l'assemblage des véhicules et la fabrication de pièces. Ce dernier secteur comporte deux éléments importants, les pièces fabriquées par les assembleurs (pièces "captives") et les pièces fabriquées par des fournisseurs indépendants. Les pièces sont fabriquées pour deux marchés, celui des véhicules neufs (pièces d'origine) et celui des pièces de rechange (matériel d'après-vente). Les fabricants américains écoulent 70% de la production canadienne d'automobiles; et 80% des pièces fabriquées par les fournisseurs de pièces de remplacement sont vendues à Détroit. Par conséquent, il n'existe qu'une interaction limitée entre les fabricants d'automobiles et les fournisseurs de pièces du Canada. La production américaine satisfait 75% de la demande canadienne en automobiles nord-américaines.

L'industrie au Canada fait partie d'une industrie nord-américaine unifiée. Contrairement à l'industrie américaine, l'industrie canadienne de l'automobile ne dispose pas d'une gamme complète d'installations de production. L'industrie est généralement sous contrôle intégral ou majoritaire américain et ses filiales canadiennes assument habituellement le rôle de succursales. Il est normal pour la société mère de prendre des décisions concernant les investissements et dans bien des cas d'assumer la responsabilité des achats et des relations industrielles au nom de ses filiales. Dans le cas des fabricants d'automobiles, la société mère constitue également le principal client de la filiale.

L'industrie du Canada n'est pas un microcosme de l'industrie américaine dont l'activité se répartit à peu près comme suit: assemblage: 20%, fabrication de pièces d'origine 50% et fabrication de pièces détachées: 30%. Au Canada elle se répartit à peu près de la manière suivante: assemblage: 30%, pièces d'origine: 25% et, pièces détachées: 45%.

Production

Avant 1965, la production d'automobiles au Canada s'orientait presque entièrement vers le marché intérieur. À cause d'un modeste rendement reflétant l'exiguïté de ce marché, la production d'automobiles tendait à être insuffisante, coûteuse et non rentable. À la suite de l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'automobile, l'industrie réorienta sa production vers le marché nord-américain, réalisa des économies d'échelle et devint efficace et concurrentielle sur le marché international.

Dans les années qui suivirent immédiatement la signature de l'Accord canado-américain sur l'automobile, le Canada bénéficiait de l'avantage sur les États-Unis en matière de salaires, de taux de change et de coûts de certains matériaux. La production d'automobiles au Canada par rapport à la production nord-américaine connut une rapide expansion au cours de cette période, comme l'indique le Tableau 1.

Quand arrivèrent les années '70, les avantages du Canada en matière de fabrication d'automobile avaient grandement diminué. Depuis ce moment, le Canada semble avoir maintenu une part à peu près constante de la production d'automobiles en Amérique du Nord, soit aux environs de 7¹/₂%. Sauf en temps de récession, la capacité de production du Canada est presque toujours pleinement utilisée. La part réduite de la protection canadienne en 1973 peut s'expliquer par la forte recrudescence de la demande d'automobiles nord-américaines à laquelle l'industrie canadienne n'a pu répondre entièrement. Dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, il existe un surplus d'installations de fabrication d'automobiles de type classique. La réduction de la taille des véhicules qui est présentement en cours a pour effet d'accroître le nombre d'installations disponibles. Il ne semble pas devoir y avoir besoin d'autres installations de type conventionnel avant le début de la prochaine décennie.

*Rapport de la U.S. International Trade Commission au Comité des finances du Sénat américain et portant sur l'enquête n° 332-76 en vertu de l'article 332 du Tariff Act of 1930 (1976).

TABLEAU 1
 PRODUCTION ET DEMANDE CANADIENNES
 (en pourcentage des chiffres américains)

Année	<i>Production d'automobiles (1)</i>	<i>Demande d'automobiles nord-américaines (2)</i>
	<i>% de la production nord-américaine</i>	<i>% de la demande nord-américaine</i>
1965	3,8	6,8
1967	5,6	7,5
1968	7,1	7,1
1971	7,3	6,7
1973	6,7	7,5
1975	7,6	11,2
1976	7,4	8,9

(1) Tiré des données de Statistique Canada sur le marché de détail et la balance commerciale;

(2) Ward's Automotive Yearbook. Statistique Canada.

L'industrie de l'automobile du Canada a évolué vers sa forme actuelle au cours des années 60 à une époque où elle jouissait d'un avantage considérable en matière de salaire par rapport aux États-Unis. Au cours de cette période, le Canada présentait un intérêt pour les sociétés américaines comme emplacement d'industrie de main-d'oeuvre. On constate donc que la production d'automobiles au Canada comporte notamment une proportion plus élevée d'activité de main-d'oeuvre (assemblage et fabrication de pièces détachées) que d'activités mobilisant du capital.

TABLEAU 2
 PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DU CANADA
 (en pourcentage de la production nord-américaine)

Année	<i>Assemblage (1)</i>	<i>Pièces détachées (2)</i>	<i>Pièces d'origine (2)</i>
1965	7,8	5,5	1,2
1967	9,5	8,5	2,9
1969	11,8	10,1	3,7
1971	11,4	9,8	5,1
1973	11,1	9,2	5,5
1975	13,7	8,4	4,9
1976	12,5	— 6,6 —	

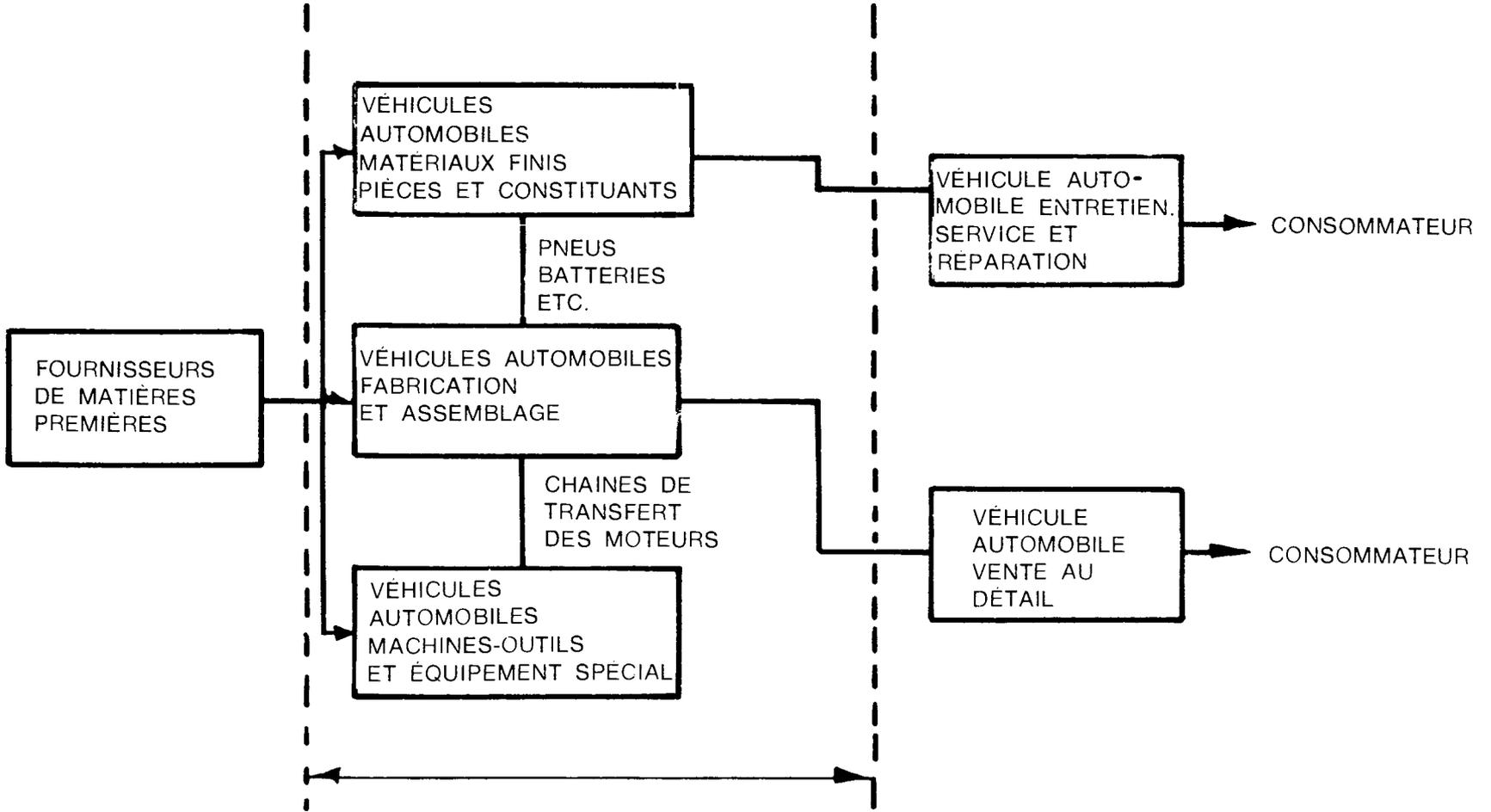
(1) Wards Automotive Yearbook, Statistique Canada

(2) International Trade Commission Report, Statistique Canada

Les trois "Grands" (General Motors, Ford et Chrysler) rendent compte d'environ 95% de l'assemblage de véhicules au Canada et 33% de la production de pièces. Les huit plus grands producteurs de pièces détachées interviennent pour environ 17% de la production de pièces tandis que la portion résiduelle, soit 50%, est répartie entre quelque 460 firmes. À peu près 85% des pièces fabriquées sont destinées au marché d'équipement d'origine. En tant que principaux clients de l'industrie de pièces détachées, les trois "Grands" du Canada, et surtout leurs sociétés mères, exercent une influence prédominante sur la production des produits de l'automobile au Canada.

Emploi

À l'heure actuelle, l'industrie nord-américaine emploie directement 936 000 personnes, ce qui donne lieu à l'emploi additionnel de 1,7 million de personnes dans les industries de soutien comme l'acier, le caoutchouc, d'autres industries de métaux primaires, etc. Le secteur des services et l'emploi qui en découle viennent s'ajouter à ce total et on estime qu'un titulaire d'emploi sur six occupe un poste dans l'industrie de l'automobile.



La fabrication de l'automobile au Canada comporte l'emploi direct de 45 000 ouvriers pour l'assemblage et environ 60 000 pour la fabrication de pièces. L'emploi au Canada en pourcentage de celui de l'Amérique du Nord est le suivant:

TABLEAU 3
EMPLOI AU CANADA EN POURCENTAGE DE CELUI DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Année	Marché (1)	Emploi (2)
		Amérique du Nord
1965	6,8	8,9
1967	7,5	9,4
1969	7,1	9,2
1971	6,7	10,0
1973	7,5	10,2
1975	11,2	11,3
1976	8,9	11,2

(1) Ward's Automotive Year Book: Statistique Canada

(2) U.S. Bureau of Labour: Statistique Canada

Si la production d'emploi est plus élevée au Canada, c'est que la production y est avant tout une activité de main-d'oeuvre.

Environ 90% de l'effectif de l'industrie de l'automobile est constitué de main-d'oeuvre non qualifiée et de main-d'oeuvre spécialisée.

TABLEAU 4
RÉPARTITION DE L'EMPLOI (EN POURCENTAGE)

	Assemblage de véhicules		Fabrication de pièces	
	Canada	États-Unis	Canada	États-Unis
Main-d'oeuvre non qualifiée	73	49	51	33
Main-d'oeuvre spécialisée	23	42	34	57
Main-d'oeuvre qualifiée	4	9	15	10

Le faible nombre d'ouvriers qualifiés employés à l'assemblage des véhicules au Canada semble tenir au fait que la fabrication des outils et des matrices est concentrée aux États-Unis. Le nombre relativement plus élevé d'ouvriers qualifiés oeuvrant à la fabrication des pièces au Canada tient sans doute à ce qu'une plus grande proportion de la production canadienne est constituée d'articles de spécialité à court cycle de fabrication nécessitant un réglage plus fréquent des machines.

La région de Détroit est depuis toujours le centre principal de fabrication des produits de l'automobile et, notamment, des pièces. Les employés de l'industrie de l'automobile au Canada se concentrent surtout dans le sud de l'Ontario.

TABLEAU 5
RÉPARTITION DE L'EMPLOI AU CANADA PAR RÉGION

Région	Emploi	
	Assemblage	Pièces
Ouest	8,6%	1,7%
Ontario	83,0%	96,0%
Québec	8,0%	2,1%
Maritimes	0,4%	0,2%

En 1976, le salaire hebdomadaire moyen était de \$307,95 pour les employés à l'assemblage des véhicules et de \$282,80 pour les employés à la fabrication de pièces, comparativement à \$246,22 dans l'industrie manufacturière en général.

Le Syndicat international des travailleurs unis de l'automobile (TUA) est le principal syndicat de l'industrie de l'automobile. En ce qui concerne les fabricants d'automobile, le TUA a réussi à obtenir la parité nominale des conditions de travail au Canada et aux États-Unis. Les principales questions touchant les deux pays sont généralement réglées aux États-Unis. Les relations patrons-travailleurs ont donc été relativement bonnes au Canada. Pour ce qui est des fournisseurs de pièces détachées, il y a eu une escalade soudaine de grèves en 1973, qui a laissé croire à Détroit que le Canada était une source peu fiable d'approvisionnement. À la suite de la récession aux États-Unis et de l'établissement de la Commission anti-inflation, le front de relations de travail a été relativement paisible ces trois dernières années.

Les salaires pour le Canada et les États-Unis sont présentés dans le tableau comparatif suivant (années échantillons 1965-1975):

TABLEAU 6
SALAIRES CANADIENS PAR RAPPORT AUX SALAIRES AMÉRICAINS
(en pourcentage)

Année	Assemblage	Fabrication de pièces
1965	77	75
1967	79	73
1969	82	73
1971	90	86*
1973	96	87*
1974	98	90
1975	94	91

Source: Communiqué de la Banque Impériale de Commerce

*Reflète le niveau relativement bas de la production de pièces d'origine lorsque la parité nominale des salaires existe entre le Canada et les États-Unis.

Technologie

Par suite des exigences accrues du gouvernement en matière d'environnement, de normes de sécurité et d'économie de carburant, l'industrie de l'automobile nord-américaine traverse une période de changement technologique sans précédent. Certaines installations existantes sont en passe de devenir désuètes. Il deviendra bientôt nécessaire de fabriquer de nouveaux produits à base d'acier hautement résistant et faiblement allié, d'aluminium et de plastique en vue de réduire le poids des véhicules et d'accentuer l'économie de carburant. La création et l'implantation de nouveaux moteurs sont également en voie de réalisation.

La participation de l'industrie canadienne au processus de développement d'une nouvelle technologie a été plutôt négligeable. Les services de recherche et de technogénie des trois "Grands" des États-Unis sont au centre de cette évolution. L'innovation technologique se fait jour dans l'industrie des fournisseurs parce que ceux-ci travaillent avec les services de technogénie. Très peu de sociétés canadiennes (filiales ou sociétés indigènes) ont choisi de prendre part à cette évolution. Axée sur une forte intensité de main-d'oeuvre et la fabrication de demi-produits de type classique, l'industrie des pièces en est donc une qui laisse ce secteur particulièrement vulnérable au changement technologique.

Investissements

Les capitaux investis par l'industrie de l'automobile du Canada dans les nouvelles usines et l'outillage (à l'exclusion de l'outillage spécial, de réparation, etc.) ont totalisé en moyenne \$159,4 millions entre 1966 et 1970 et \$142,8 millions entre 1971 et 1975.

Le tableau suivant fournit des données comparatives pour le Canada et les États-Unis en ce qui concerne les investissements. Bien que les données soient incomplètes, deux faits cependant s'en dégagent. D'abord, le niveau des investissements relatif à l'assemblage d'automobiles au Canada est demeuré à peu près stable depuis 1969. Deuxièmement, le niveau des investissements visant la fabrication de pièces a tendance à baisser.

TABLEAU 7
NOUVEAUX INVESTISSEMENTS PAR RAPPORT AUX EXPÉDITIONS
(en pourcentage)

Année	Assemblage d'automobiles		Fabrication de pièces	
	Canada (1)	États-Unis (2)	Canada (1)	États-Unis (2)
1965	4,1	non disponible	14,2	non disponible
1967	3,0	1,0	7,9	3,1
1969	1,1	1,2	6,9	2,9
1971	0,7	0,9	4,3	1,9
1973	1,2	non disponible	3,4	non disponible
1975	1,1	non disponible	2,8	non disponible
1976	0,9	non disponible	1,9	non disponible

(1) SC 31-001

(2) U.S. Bureau of the Census

Jusqu'en 1971, la part canadienne de la production nord-américaine d'automobiles s'est accrue régulièrement et elle est, depuis, demeurée à peu près constante. La tendance des investissements au Canada, comme l'indique le tableau ci-dessus, reflète cette situation.

Au moment de la mise en vigueur de l'Accord sur l'automobile, les fabricants d'automobiles ont pris l'engagement d'augmenter la croissance de la production et des achats à environ 60% de la croissance des ventes d'automobiles au Canada. Ces dernières années, les fabricants d'automobiles ont vu leur rendement atteindre presque le niveau minimum de croissance et l'existence des engagements a sans doute contribué au rendement de leurs placements.

Il n'existe dans l'Accord sur l'automobile aucune contrainte qui restreigne le lieu d'exploitation (Canada ou États-Unis) des producteurs de pièces détachées et ceux-ci n'ont aucune obligation directe semblable à celles qui sont imposées aux fabricants d'automobiles. Ils ont accès, en franchise de droits tant au marché canadien qu'américain pour les produits constituant leur équipement d'origine et peuvent investir aussi bien au Canada qu'aux États-Unis.

Les grands fabricants américains de l'automobile prévoient effectuer des placements importants au cours des quatre prochaines années. Ces placements ont trait à des programmes portant sur l'environnement et la conservation d'énergie et ne visent pas l'expansion d'installations. La majorité des fonds sera consacrée à l'outillage pour véhicules nouveaux d'empattement plus petit. Une partie des fonds servira vraisemblablement à la fabrication de nouveaux produits. Il se peut qu'une part de ce dernier type de placement soit effectué au Canada, ce qui suppose une modification de la politique en matière de placement de la part des fabricants d'automobiles américains. À ce jour, tous les placements effectués au Canada l'ont été à même les bénéfices réalisés au pays.

Rentabilité

Depuis les années qui ont suivi immédiatement la signature de l'Accord sur l'automobile, les capacités canadiennes d'expansion ont donc été dans une grande mesure déterminées par la marge d'autofinancement des exploitations canadiennes. Les fabricants d'automobiles canadiens, bien qu'ils affichent une rentabilité généralement plus grande que les sociétés mères en termes de rendement de l'actif, n'ont pas l'intégration des sociétés américaines et ne disposent pas des mêmes liquidités. Les données comparatives pour 1970-1975 pour les trois "Grands" et American Motors, pour le Canada et les États-Unis, font état de revenus nets et d'une dépréciation comme pourcentage des ventes plus faibles au Canada.

TABLEAU 8
REVENUS ET DÉPRÉCIATION (EN % DE VENTES)

	Canada	États-Unis
Revenus nets	2,7	3,6
Dépréciation	1,0	2,5

Marché

En 1976, les ventes nord-américaines d'automobiles étaient de 1,1 million d'unités au Canada et de 11,70 millions d'unités aux États-Unis. Compte tenu du niveau de vie nord-américain, l'accroissement des ventes d'automobiles correspond assez bien tant à l'augmentation du nombre de personnes employées qu'à la croissance de l'économie. Au cours de la dernière décennie, le Canada a profité des retombées de l'explosion démographique d'après-guerre qui ont eu une incidence sur la main-d'oeuvre et suscité une croissance économique généralement plus élevée qu'aux États-Unis. Résultat: les ventes d'automobiles entre 1965 et 1976 ont progressé à un taux moyen de 3,7% aux États-Unis et de 5,4% au Canada. En conséquence, la part canadienne de l'ensemble du marché nord-américain de l'automobile est passée de 7,1% en 1965 à 8,9% en 1976.

Ce taux de croissance plus élevé de la demande d'automobiles au Canada semble devoir se maintenir encore quelques années. De l'avis des experts de l'industrie, le marché de l'automobile aux États-Unis devrait, dans des circonstances normales, connaître un taux de croissance soutenu de 2,5% par année, et ce jusqu'en 1985. Les extrapolations pour le Canada donnent un taux de croissance moyen de 6% entre 1976 et 1980 et de 4% entre 1980 et 1985. En 1985, les taux de croissance des deux marchés devraient se rapprocher. La croissance prévue de la demande de véhicules commerciaux serait à peu près la même dans les deux pays. Ces prévisions laissent entrevoir que la part canadienne de marché nord-américain de l'automobile atteindra environ 9,8% en 1980 et 10,4% en 1985.

De longue date, l'orientation économique du Canada a tendance à suivre de très près celle des États-Unis (par exemple les cycles économiques des deux pays sont depuis toujours "en phase"). La demande en automobiles dans les deux pays varie habituellement en fonction de l'ensemble des conditions économiques. La "crise de l'énergie" aux environs de 1973 et 1974 a eu sur l'économie américaine des effets beaucoup plus marqués que sur l'économie canadienne. Entre 1974 et 1975, alors que la conjoncture économique en général était particulièrement mauvaise aux États-Unis, entraînant une baisse de la demande d'automobiles, l'économie et le marché de l'automobile au Canada sont demeurés actifs. Il en est résulté en 1974 et 1975 une hausse relative des importations pour le Canada d'automobiles de fabrication américaine et une diminution des exportations canadiennes de pièces d'automobiles dont la plupart étaient destinées à l'assemblage d'automobiles aux États-Unis.

La demande canadienne d'automobiles de fabrication nord-américaine, en pourcentage de la demande nord-américaine, est en fonction non seulement des conditions économiques différentes qui prévalent dans les deux pays, mais aussi de la plus ou moins grande préférence des consommateurs à l'égard des voitures étrangères.

TABLEAU 9
DEMANDE D'AUTOMOBILES NORD-AMÉRICAINES ET ÉTRANGÈRES

Année	<i>Demande canadienne de véhicules fabriqués en Amérique du Nord</i>	<i>Pénétration du marché de l'automobile par les fabricants étrangers</i>	
	<i>% non disponible</i>	<i>États-Unis</i>	<i>Canada</i>
1965	6,8	6,1	11,1
1967	7,5	9,3	10,7
1969	7,1	11,2	16,5
1971	6,7	17,8	24,4
1973	7,5	15,1	19,8
1975	11,2	22,2	13,8
1976	8,9	14,9	15,7

Selon les prévisions industrielles, l'importation de voitures étrangères au cours de la prochaine décennie représentera vraisemblablement 15% du marché de la voiture de tourisme et environ 5% du marché des véhicules utilitaires.

L'ACCORD SUR L'AUTOMOBILE

Le secteur de l'équipement d'origine de l'industrie (assemblage d'automobiles et fabrication de pièces d'équipement d'origine) fonctionne dans le cadre de l'Accord canado-américain de 1965 sur l'automobile. L'Accord prévoit l'entrée en franchise de droits aux États-Unis d'automobiles et de pièces d'équipement d'origine de fabrication canadienne pourvu qu'elles aient une teneur à 50% nord-américaine. Le Canada permet aux fabricants d'automobiles "admissibles" d'importer en franchise de droits, des automobiles et des pièces d'équipement d'origine en provenance de tout pays bénéficiant de la clause de préférence britannique ou de la nation la plus favorisée, à la condition qu'elles remplissent certaines conditions de base de la fabrication d'automobiles au Canada en ce qui concerne la taille du marché canadien. Les pièces d'automobiles peuvent être importées en franchise de droits par toute personne, pourvu que l'usage en soit restreint à la fabrication d'automobiles au Canada.

Les pièces de service d'après vente sont généralement assujetties à des droits tant au Canada qu'aux États-Unis et elles ne sont pas visées par les clauses de l'Accord sur l'automobile.

En plus des exigences de base énoncées dans l'Accord sur l'automobile, les trois "Grands" ont pris l'engagement de porter le taux de croissance de la production au Canada (par la fabrication ou les achats internes) à 60% du taux de croissance du marché canadien des voitures de tourisme et à 50% de celui des véhicules utilitaires. Certains des trois grands sont près des exigences des engagements en ce qui touche la croissance de la production.

Les exigences de l'Accord à l'égard du fabricant d'automobiles n'offrent pas de garantie d'une balance commerciale avec les États-Unis. Aucune exigence n'y est énoncée à l'endroit des fabricants de pièces détachées en ce qui concerne les niveaux de production au Canada.

Incidence sur la production, les ventes et l'emploi

C'est à la lumière des objectifs énoncés dans l'article 1 de l'Accord sur l'automobile qu'on doit considérer le rendement de l'industrie de l'automobile au Canada.

Article 1

Les gouvernements du Canada et des États-Unis, conformément aux principes énoncés ci-dessus, s'efforceront d'atteindre rapidement les objectifs qui suivent:

- a) Création pour les produits de l'industrie automobile d'un marché plus large au sein duquel il sera possible de bénéficier à plein de la spécialisation et de la production à grande échelle;
- b) Libéralisation du commerce des produits de l'industrie automobile entre les États-Unis et le Canada en ce qui concerne les barrières douanières et autres facteurs qui tendent à entraver ce commerce, afin de mettre les industries des deux pays en mesure de prendre une part juste et équitable du marché en voie d'expansion de l'ensemble des deux pays;
- c) Développement de conditions grâce auxquelles les forces du marché pourront jouer efficacement dans le sens du développement le plus économique des investissements, de la production et du commerce.

TABLEAU 10
PRODUCTION ET EMPLOI DANS L'INDUSTRIE
DE L'AUTOMOBILE AU CANADA

Année	Fabrication d'automobiles	Fabrication de pièces	Emploi
	(en unités)	(en dollars constants) (1) (\$millions)	(en milliers) (2)
1965	855 476	774	81,9
1967	947 255	912	84,1
1969	1 352 900	1 308	92,1
1971	1 373 699	1 539	93,4
1973	1 575 856	2 009	108,5
1975	1 424 006	2 011	99,0
1976	1 641 577	2 500	106,8

(1) Source SC31-001 Facteur déflationniste: indice des prix des nouvelles automobiles

(2) Statistique Canada

Chacun des deux Gouvernements évitera par principe tout ce qui irait à l'encontre de la réalisation de ces objectifs.

En termes absolus, la production et l'emploi au Canada se sont orientés en hausse depuis l'Accord sur l'automobile, comme l'indique le tableau suivant:

En termes de pourcentage de la production et de l'emploi en Amérique du Nord, le bilan de l'Accord sur l'automobile est également positif pour le Canada.

TABLEAU 11
MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE, PRODUCTION ET BALANCE COMMERCIALE

Année	Marché nord-américain de l'automobile (1)	Production (2)	Balance commerciale (3)
	% non disponible	% non disponible	(\$millions)
1965	6,8	3,8	-705
1967	7,5	5,6	-517
1969	7,1	7,1	-58
1971	6,7	7,3	-226
1973	7,5	6,7	-414
1975	11,2	7,6	-1800
1976	8,9	7,4	-1050

(1) *Ward's Automotive Yearbook*

(2) Fourni par le U.S. Bureau of Census et Statistique Canada

(3) *Statistique Canada*

Il semble que la production canadienne progresse au rythme de l'Américaine. Toutefois, la demande canadienne d'automobiles a augmenté à un rythme plus accéléré que la demande américaine, et il en résulte que la balance commerciale avec les États-Unis dans le domaine de l'automobile a tendance à long terme à se dégrader, malgré l'atténuation temporaire attribuable à la récession qu'ont connue les États-Unis en 1974 et 1975. Si le Canada maintient sa part de la production nord-américaine jusqu'à ce moment, tout indiquerait que le déficit commercial de l'industrie de l'automobile avec les États-Unis se situerait aux environs de \$2,4 milliards (dollars de 1976) en 1985.

TABLEAU 12
L'INDUSTRIE CANADIENNE EN POURCENTAGE DE
L'INDUSTRIE NORD-AMÉRICAINNE

Année	Marché (1)	Production (2)			Emploi
		Véhicules	Pièces détachées	Pièces d'origine	Ensemble de l'emploi
1965	6,8	7,8	5,5	1,2	8,9
1967	7,5	9,5	8,5	2,9	9,4
1969	7,1	11,8	10,1	3,7	9,2
1971	6,7	11,4	9,8	5,1	10,0
1973	7,5	11,1	9,2	5,5	10,2
1975	11,2	13,7	8,4	4,9	11,3
1976	8,9	12,5	— 6,6 —		11,2

(1) *Ward's Automotive Year Book; Statistique Canada*

(2) *International Trade Commission Report; Statistique Canada*

(3) *U.S. Bureau of Labour, Statistique Canada*

La part relativement importante du Canada en matière d'emploi dans ce secteur (Tableau 12) provient de l'accent mis sur l'assemblage et sur les autres aspects du secteur où la main-d'oeuvre est largement utilisée. Le secteur de main-d'oeuvre intensive peut facilement souffrir de la concurrence des régions à bas salaires et des innovations technologiques.

Investissement, fixation du prix et négociations commerciales multilatérales

En vertu de l'Accord sur l'automobile et des "lettres d'engagement" connexes, les fabricants d'automobiles doivent réaliser des niveaux précis d'assemblage au Canada par rapport aux ventes de véhicules et une valeur ajoutée canadienne (VAC) comparativement à la valeur des ventes effectuées au Canada. La VAC peut être atteinte soit par les achats faits au Canada, soit par la fabrication intérieure (y compris l'assemblage). Si les compagnies suivent à la lettre leurs engagements sur ces questions, les niveaux de croissance (60% pour les automobiles, 50% pour les véhicules utilitaires) permettront au Canada de conserver sa part actuelle de la production nord-américaine jusqu'au début des années 80. En 1985, lorsque le taux de croissance du marché canadien se rapprochera davantage de la moyenne nord-américaine, le simple fait de respecter les engagements relatifs aux niveaux minimums aura pour effet de réduire la part canadienne de la production nord-américaine.

Dans les années qui ont suivi immédiatement la signature de l'Accord sur l'automobile, les fabricants d'automobiles du Canada pouvaient compter fortement sur les achats de la société mère auprès de fabricants canadiens de pièces d'origine indépendante pour pouvoir respecter leurs engagements en ce qui concerne la croissance. Plus récemment, le Canada ayant perdu une part importante de son avantage en matière de coûts, les fabricants d'automobiles ont dû s'appuyer de plus en plus sur leurs propres placements pour remplir ces engagements.

Les décisions des fabricants d'automobiles en ce qui a trait aux investissements sont prises aux États-Unis; ces décisions s'inscrivent dans l'ensemble des besoins des sociétés et sont toujours fondées sur une base économique solide.

Selon les milieux industriels, chaque société dispose aux États-Unis d'une gamme complète d'installations de fabrication de type classique qui peuvent être agrandies à un coût moindre que celui qu'exigerait la construction de nouvelles installations soit au Canada, soit aux États-Unis. Des coûts de construction et coûts connexes plus élevés et l'absence de stimulants de la part des divers gouvernements expliquent qu'on soit peu intéressé à investir dans de nouvelles installations de fabrication au Canada. Si le taux de change actuel se maintient, il pourrait assurer une plus grande proportion d'assemblage d'automobiles au Canada lorsque les installations supplémentaires seront nécessaires.

Les directions des trois "Grands" ont peu tendance à investir au-delà des niveaux nécessaires pour faire face à la croissance minimale et aux exigences de rapports. La plus grande partie de leur production va à des compagnies apparentées à des prix de transferts qui n'engendrent que des profits minimaux de production. La majorité des profits provient des ventes au public canadien de véhicules largement produits par des compagnies apparentées. Les fabricants de voitures sont en grande partie des grossistes qui doivent atteindre un certain niveau de production pour mener à bien leur entreprise.

Tous les investissements des fabricants canadiens d'automobiles ont à ce jour été effectués à partir des bénéfices retenus au Canada. Le niveau de ces bénéfices et par conséquent la possibilité de faire des placements est une variable du coût de revient et de la fixation du prix. La General Motors est le leader en matière de prix. Elle établit les prix de façon à produire un niveau-cible du taux de rendement du capital investi. Les autres fabricants d'automobiles alignent leurs prix sur ceux de la General Motors et doivent donc accepter le taux de rendement qui en résulte. La General Motors est l'actionnaire majoritaire (50%) du marché canadien d'automobiles nord-américaines.

Le prix des automobiles est plus élevé au Canada qu'aux États-Unis. Ceci est en partie attribuable au coût plus élevé des matériaux importés, des garanties, de la publicité (dans les deux langues) et de la distribution. Cela tient peut-être aussi au fait que les Canadiens ont moins tendance à se procurer les éléments facultatifs qui génèrent de gros profits comme les climatiseurs d'air, d'où la nécessité de réaliser un bénéfice plus important sur l'automobile elle-même. L'écart de prix entre le Canada et les États-Unis s'est toutefois rétréci au cours des années. En se fondant sur la valeur nominale du dollar, la différence dans le prix des automobiles était la suivante:

1965	1967	1969	1971	1973	1975	1976
16%	12%	11,8%	10,3%	9,6%	6,5%	6,5%

Traditionnellement, les niveaux de rentabilité des fabricants de voitures au Canada permettent les fonds nécessaires à la croissance.

Le Conseil du Trésor des États-Unis a exigé des sociétés mères des trois grandes sociétés canadiennes l'engagement de réduire progressivement la différence de prix des automobiles entre le

Canada et les États-Unis. Ceci pourrait mener à une réduction des gains pour ces fabricants canadiens.

Les encouragements aux manufacturiers visant à leur permettre d'atteindre leurs objectifs de croissance consistent en une importation sans douane. Au niveau actuel, les compagnies peuvent encore payer des taxes sur leurs importations, tout en restant compétitifs. Une réduction des taxes: a) affecterait la compétitivité entre fabricants américains et le reste des fabricants; b) réduirait la motivation des fabricants américains à suivre l'Accord sur l'automobile; c) réduirait les encouragements fournis par l'Automotive Components Remission Order aux fabricants autres que nord-américains qui s'approvisionnent au Canada. Cela permettrait aux compagnies de ne souscrire qu'aux niveaux minimaux de leur croissance projetée.

Répercussions de l'accord sur l'automobile

L'Accord sur l'automobile a profité au Canada aussi bien qu'aux États-Unis car il a servi à unifier les industries canadiennes et américaines de l'automobile avec le résultat qu'il a été possible d'atteindre à une plus grande spécialisation et à des phases d'exécution plus longues dans l'assemblage au Canada. Les décisions prises par Détroit touchant la répartition de la production entre les sources canadiennes et américaines ont été grandement influencées par les clauses de "sauvegarde" de l'Accord décrétant le rapport à maintenir entre la production, les ventes et la valeur ajoutée canadienne. Les fabricants d'automobiles ont cherché à atteindre ces objectifs par le biais de l'assemblage. Depuis la signature de l'Accord, le commerce d'automobiles au Canada accuse un surplus. Le déficit dans le secteur des pièces d'origine aux États-Unis plutôt qu'au Canada. Nous le répétons, les nouvelles normes concernant l'environnement et la sécurité, de même que les exigences en matière d'économie du carburant, nécessitent qu'on apporte des changements considérables aux automobiles nord-américaines, et il faudra donc faire appel à des nouveaux investissements importants d'ici 1980. La tendance actuelle indique qu'une part relativement grande des nouveaux investissements se fera aux États-Unis.

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS

Rendement de l'industrie

L'industrie de l'automobile du Canada paye des salaires élevés et elle est parmi celles qui savent le mieux utiliser le main-d'oeuvre et le capital combinés. C'est une industrie rentable, capable de soutenir la concurrence internationale, travaillant à presque pleine capacité et qui progresse en même temps que son marché. Bref, c'est une industrie saine.

L'industrie de l'automobile du Canada agit avant tout comme fournisseur des fabricants d'automobiles américains. Depuis qu'elle a atteint son niveau de stabilité, soit aux environs de 1970, la production du Canada a progressé à peu près au même rythme que les ventes des fabricants d'automobiles des États-Unis.

Ces dernières années, la demande d'automobiles du Canada a presque doublé celle des États-Unis. Les différents taux de croissance de la production et de la consommation d'automobiles au Canada ont entraîné une détérioration à long terme de la balance commerciale avec les États-Unis dans le domaine de l'automobile.

Le taux de croissance de la demande, plus élevé au Canada qu'aux États-Unis, semble devoir se maintenir jusqu'au milieu des années 80, moment où le Canada aura presque atteint le taux de croissance nord-américain. Si la production du Canada continue à augmenter au même rythme que la croissance nord-américaine, le déficit commercial sera en 1985 de l'ordre de \$2,4 milliards (dollars de 1976).

Si l'on compare avec les États-Unis, il y a au Canada pléthore dans le secteur de main-d'oeuvre qu'est celui de l'assemblage des véhicules et de la fabrication de pièces détachées, et pénurie dans le secteur de capital qu'est celui de la fabrication de pièces d'origine. L'activité de main-d'oeuvre, particulièrement la fabrication de pièces détachées, pourrait devenir vulnérable à la concurrence qui se manifeste du côté du Tiers-monde.

L'industrie de l'automobile nord-américaine vit une ère de changements technologiques sans précédent à mesure qu'elle s'adapte aux normes plus sévères de conservation de l'énergie, de

protection du milieu et de sécurité. Le Canada participe très peu à ce processus de changement. Il s'ensuit donc qu'il rate des occasions de croissance ce qui accentue fortement la possibilité que sa technologie tombe en désuétude, notamment dans la fabrication de pièces détachées.

Investissements

L'industrie de l'automobile au Canada fonctionne à presque pleine capacité. La croissance du rendement exigerait des investissements additionnels de capitaux. L'industrie est surtout sous contrôle intégral ou majoritaire étranger et les décisions visant l'investissement sont prises presque toutes sans exception par la société mère aux États-Unis.

Les décisions des sociétés mères en matière de placement sont habituellement fondées sur des arguments économiques solides. L'industrie, en Amérique du Nord est dans une période de changements technologiques sans précédent. Il faudra rééquiper et réoutiller au moins une fois et parfois à deux reprises des usines entières au cours des huit prochaines années, et les fabricants devront aller à la limite de leurs possibilités financières à cette fin. La réduction des modèles de voitures augmentera la capacité de production de l'industrie. Il y aura très peu lieu d'accroître la production, et de toute façon, peu de moyens de le faire.

Certaines usines deviendront complètement désuètes en raison des changements technologiques qui marqueront le passage du métal au plastique; les vieilles usines ne pourraient pas, dans plusieurs cas, convenir aux nouveaux produits. Le fabricant pourrait décider qu'il ne convient pas d'ajouter tel ou tel nouveau produit à ceux qu'il fabrique. De nouvelles usines et de nouveaux fabricants devront compenser l'absence des moyens technologiques. C'est là que doivent résider les principales possibilités d'accroître la production canadienne dans le secteur de l'automobile.

Les investissements des fabricants d'automobiles et les fabricants de pièces indépendants au Canada ont largement décliné depuis le début des années 1970, lorsque le Canada a cessé de bénéficier de l'avantage important en matière de coûts. Depuis lors beaucoup des investissements auxquels ont procédé les fabricants d'automobiles semblent avoir résulté des engagements d'en venir à des rapports déterminés de production et à une croissance de la valeur canadienne ajoutée en production/achat équivalant à environ 60% de la croissance du marché canadien. Contrairement aux fabricants d'automobiles, les fabricants de pièces détachées n'ont aucune obligation en ce qui concerne la production canadienne. Ils sont libres d'installer leurs usines au Canada ou aux États-Unis ou ailleurs selon qu'ils l'entendent. Les états américains du centre-sud ont maintenant les attraits qu'avait le Canada en 1965; bas salaires et main-d'oeuvre stable. Bien qu'il soit peu probable que les avantages attirent beaucoup les Canadiens, ils influenceront beaucoup le choix du site des nouvelles usines et des usines à être modernisées.

Tous les récents investissements des fabricants d'automobiles au Canada se sont effectués grâce à des capitaux canadiens. Les trois "Grands" sont maintenant dans une phase où leurs investissements d'amélioration des installations dépasseront de beaucoup les précédents niveaux d'investissements et pour l'expansion et pour l'amélioration. L'utilisation des liquidités pour les travaux d'amélioration variera d'un fabricant à l'autre. Règle générale, les réserves de liquidités devraient suffire aux investissements nécessaires aux niveaux minimaux d'engagements. Il faudrait probablement recourir à des sources externes de financement pour financer un taux plus élevé de croissance ou pour compenser une érosion plus accentuée que prévue de la production indépendante de pièces. Le peu de liquidité dont disposent les fabricants américains d'automobiles fait qu'il est peu probable qu'elles pourront compter sur les sociétés-mères à cette fin. Les fabricants d'automobiles prétendent que toute réduction additionnelle de la différence de prix entre les autres au Canada et aux États-Unis mettraient leur rentabilité en péril et donc leur capacité à financer leur expansion future.

Le présent tarif canadien sur les automobiles (15% ad valorem) encourage fortement les fabricants nord-américains d'automobiles à continuer leurs activités en vertu de l'Accord sur l'automobile afin d'obtenir l'accès sans droits de douanes au marché canadien. En conséquence, les résultats des négociations commerciales multilatérales pourraient affecter très directement le fonctionnement de l'Accord.

Questions importantes

L'absence au Canada d'un avantage significatif sur les États-Unis en matière de construction automobile, la tendance au contrôle intégral ou majoritaire étranger et l'orientation prédominante de l'industrie vers le marché américain s'ajoutent aux engagements relatifs au taux de croissance pris par

les fabricants en vertu de l'Accord sur l'automobile pour donner à l'industrie automobile du Canada un taux de croissance qui rejoint d'assez près le taux de croissance du marché nord-américain. Pendant plusieurs années encore, le taux de croissance de la demande de l'automobile au Canada dépassera celui de l'Amérique du Nord, ce qui entraînera une détérioration à long terme de la balance commerciale avec les États-Unis dans le domaine de l'automobile. Un déficit de \$2,4 milliards (dollars de 1976) est prévu pour 1985 si la production canadienne continue à croître au taux moyen de l'Amérique du Nord.

Les dispositions de l'Accord sur l'automobile ont encouragé les fabricants d'automobiles à investir dans l'industrie de main-d'oeuvre qu'est l'assemblage d'automobiles. L'avantage de longue date en matière de salaire que connaissait le Canada étant maintenant grandement diminué, il en résulte que la fabrication de pièces dans ce pays se concentre sur une production de main-d'oeuvre vulnérable à concurrence qui se manifeste à l'échelle mondiale. En comparaison avec l'industrie américaine il existe au Canada des insuffisances dans l'industrie de capital qu'est celle de la fabrication de pièces (particulièrement des pièces d'origine) et dans l'activité de haute technicité. Il découle de la concentration de l'activité dans des secteurs de main-d'oeuvre que la part canadienne de l'emploi nord-américain dépasse actuellement sa part du marché. Il serait à l'avantage du pays de réaliser un meilleur équilibre entre le secteur de main-d'oeuvre et le secteur de capital, entre les activités de transformation de type conventionnel et les activités de haute technicité.

General Motors du Canada Limitée

La Général Motors exploite deux usines d'assemblage d'automobiles à Oshawa, la première pour les séries intermédiaires et la seconde pour les séries régulières des modèles Chevrolet et Pontiac. En outre, elle a une usine d'assemblage de camions au même endroit et produit des camionnettes Chevrolet et GMC. À l'usine Scarborough, la GM assemble des fourgonnettes Chevrolet et GMC et à celle de Sainte-Thérèse, des séries compactes et mini-compactes. Les autobus urbains sont fabriqués à London et à Montréal. Elle possède des usines de pièces à Windsor, Sainte-Catherines et Scarborough où l'on fabrique des éléments comme les transmissions, les essieux, les selleries et les moteurs.

Le revenu des ventes globales de la société dépasse \$4 milliards et en 1976, plus de 370 000 voitures ont été vendues ce qui correspond à 47% du marché d'automobiles nord-américaines au Canada. De plus, 146 000 camions ont été vendus ce qui représente 45% du marché nord-américain de camions au Canada. Du bas niveau qu'il était en 1975, l'emploi a augmenté et en septembre 1976 l'entreprise comptait environ 36 000 employés rémunérés au mois et à l'heure.

L'entreprise a dépensé plus de \$110 millions à la réorganisation et à l'agrandissement des installations en vue de satisfaire la demande accrue en 1976 et les dépenses devraient se poursuivre à un rythme plus accéléré en 1977. Des agrandissements sont en cours ou prévus aux usines de camions d'Oshawa, de camionnettes de Scarborough et d'automobiles Chevrolet à Oshawa. On procède en outre à la modernisation de la fonderie de Sainte-Catherines en vue d'accroître sa capacité de production.

Le président de la GM Canada Limitée est l'un des vice-présidents de la société qui font partie du groupe de planification des opérations nord-américaines.

Ford Motor du Canada Limitée

La société Ford assemble des petites cylindrées à son usine de Saint-Thomas et des séries régulières à l'usine d'Oakville. Des camionnettes et des poids-moyens de type classique ainsi que des châssis d'autobus sont assemblés à l'usine ontarienne de camions située à Oakville. La société possède aussi une usine de fabrication du verre pour automobiles à Niagara Falls, des usines de pièces moulées et de moteurs à Windsor et une usine de radios à Toronto. Elle conclut en outre des contrats avec la Livingston Industries de Tillsonburg en Ontario visant la production de véhicules entièrement démontés destinés aux sociétés affiliées d'outre-mer.

La société Ford Motor du Canada Limitée a des filiales en propriété exclusive en Australie, en Afrique du Sud, en Nouvelle-Zélande et à Singapour où l'on assemble et distribue les produits Ford. Le président de cette société relève du vice-président des ventes, opérations nord-américaines — produits de l'automobile de Ford.

Le revenu des ventes effectuées au Canada dépasse \$3 milliards et en 1976, 182 000 automobiles étaient vendues représentant 23% du marché canadien d'automobiles nord-américaines et 109 000

camions correspondant à 33% du marché du camion. Les effectifs en 1975 étaient de 14 200 employés et l'emploi en 1976 est revenu à un niveau plus normal, soit 16 000. Le niveau de l'emploi devrait augmenter en 1977 par suite d'un investissement de \$70 millions consacré à l'assemblage de fourgonnettes à l'usine d'Oakville, et de l'agrandissement au coût de \$30 millions de l'usine de Saint-Thomas.

Chrysler Canada Ltd.

La Chrysler possède une usine d'assemblage d'automobiles et deux usines de camions à Windsor. Elle est la seule source d'approvisionnement des modèles Cordoba. En outre, la Chrysler poursuit des activités de fabrication des constituants d'automobiles en divers endroits de l'Ontario, elle fabrique des moteurs et des ressorts à Windsor, des pièces moulées d'aluminium à Etobicoke et des ensembles de coussins et de recouvrement de siège à l'usine de selleries à Ajax.

Le président de Chrysler Canada a été élu en 1976 vice-président de l'ensemble de la société. Le revenu de Chrysler Canada dépasse \$2,4 milliards et la vente d'automobiles en 1976 se chiffrait à 203 000 correspondant à 25% du marché canadien d'automobiles nord-américaines et 50 000 camions pour 15% du marché. L'effectif en 1975 est de 16 000 employés en moyenne, et avec la reprise du marché aux États-Unis, ce nombre a dû s'accroître en 1976. La société a entrepris un programme d'expansion de \$40 millions à ses usines d'assemblage de moteurs et de camions à Windsor, programme qui sera terminé vers le milieu de 1978.

ON PEUT SE PROCURER D'AUTRES COPIES DE CE RAPPORT
EN EN FAISANT LA DEMANDE À:
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'INFORMATION ET DES RELATIONS PUBLIQUES
DIVISION DE L'IMPRESSION ET DE LA DISTRIBUTION
MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE
OTTAWA, CANADA, K1A 0H5

ALSO PUBLISHED IN ENGLISH