



Gouvernement
du Canada

Expansion industrielle
régionale

Government
of Canada

Regional Industrial
Expansion

Canada

Rapport sur l'industrie canadienne de l'automobile en 1985



RAPPORT SUR L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1985

AVANT-PROPOS

Voici le troisième rapport annuel sur l'industrie canadienne de l'automobile préparé par la Direction du matériel de transport automobile du ministère de l'Expansion industrielle régionale. Vous y trouverez une analyse complète et une évaluation de la performance de l'industrie en 1985 et des facteurs mondiaux qui influent sur celle-ci. Le rapport contient également des données statistiques pour plusieurs années qui intéresseront l'industrie, ses analystes et ses chercheurs.

Cette année, M. Hussain Choudhry a rempli les fonctions de principal analyste, et la préparation du rapport lui a été confiée. Les données statistiques ont été établies par Lynn MacDiarmid.

Les commentaires fournis par des représentants de la Société des fabricants de véhicules à moteur (SFVM), de l'Association des fabricants de pièces de véhicules d'automobiles du Canada (AFPVAC), des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA), et des sociétés General Motors du Canada Ltée, Ford Canada Ltée et Chrysler Canada Ltée ont été d'une grande utilité pour la préparation du rapport. Le Ministère est très reconnaissant envers ces personnes et ces organisations, pour l'aide précieuse qu'elles lui ont fournie pendant la préparation du rapport.

Direction générale du transport routier,
maritime et ferroviaire
Ministère de l'Expansion industrielle régionale
1987

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
INTRODUCTION	1
PREMIER CHAPITRE	
SITUATION DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1985	1
Synopsis	1
Initiatives du gouvernement fédéral.....	1
Industrie de l'automobile	2
Annonces d'importants investissements étrangers	3
Sociétés d'assemblage de véhicules en 1985	4
Production de véhicules commerciaux	6
Ventes de voitures de tourisme	6
Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile..	9
Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile..	12
Tendances de l'emploi et des relations de travail.....	14
CHAPITRE II	
TENDANCES DE LA PERFORMANCE FINANCIÈRE ET DU CONTRÔLE DES COÛTS DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE LA FABRICATION DE VÉHICULES	17
Introduction	17
Tendances du contrôle des coûts	17
Tendances de la productivité	19
Performance financière des constructeurs canadiens d'automobiles	20
CHAPITRE III	
CONDITIONS DE LA PERFORMANCE ET DE LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DES PIÈCES D'AUTOMOBILES	29
Éléments extérieurs	29
Structure du secteur canadien des pièces d'automobiles ...	29
Livraisons de pièces d'automobiles	31
Avantage du Canada à l'égard des coûts	33
Tendances de l'approvisionnement externe	33
CHAPITRE IV	
CONTEXTE INTERNATIONAL.....	37
Synopsis	37
Industrie américaine de l'automobile	39
Industrie européenne de l'automobile	42
Industrie japonaise de l'automobile en 1985	45
Industrie de l'automobile de la Corée du Sud	48
Autres pays en développement	50
CHAPITRE V	
PERSPECTIVES DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE	51
Changements d'ordre international qui influenceront sur l'industrie canadienne de l'automobile	51
Facteurs influant sur la demande de véhicules automobiles au Canada	52
Autres facteurs influant sur la demande d'automobiles	53
Prévisions relatives au marché canadien	54
Perspectives des constructeurs canadiens de véhicules automobiles	55
Perspectives des fournisseurs	55

TABLEAUX

	Page
Tableau 1	Production canadienne de véhicules automobiles, 1978-1985 5
Tableau 2	Ventes de voitures de tourisme au Canada, 1978-1985 7
Tableau 3	Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile, 1983-1985 11
Tableau 4	Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile, 1983-1985 14
Tableau 5	Tendances des coûts et des recettes -- Trois grands constructeurs de véhicules, 1981-1985 17
Tableau 6	Frais de personnel et recettes -- Trois grands constructeurs d'automobiles, 1981-1985 19
Tableau 7	Production canadienne par employé - Trois grands constructeurs d'automobiles, 1981-1985 20
Tableau 8	Performance financière des quatre grandes entreprises d'assemblage du Canada, 1978-1985 22
Tableau 9	Rendement de l'actif des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles, 1984-1985 23
Tableau 10	Structure de l'industrie canadienne des pièces d'automobiles 30
Tableau 11	Investissement de capitaux dans l'industrie canadienne des pièces d'automobiles, 1978-1985 32
Tableau 12	Importations canadiennes de pièces d'automobiles en provenance de pays choisis 34
Tableau 13	Tendances de la production mondiale de véhicules 37
Tableau 14	Usines étrangères en Amérique du Nord 41
Tableau 15	Pénétration japonaise par pays, 1983-1985 45
Tableau 16	Prévisions de ventes de voitures de tourisme au Canada ... 54

GRAPHIQUES

Graphique 1	Production canadienne de véhicules automobiles, 1978-1985 5
Graphique 2	Ventes de voitures de tourisme au Canada, 1978-1985 8
Graphique 3	Ventes de véhicules commerciaux au Canada, 1978-1985 9
Graphique 4	Commerce Canada-États-Unis des produits de l'automobile, 1979-1985 10
Graphique 5	Commerce Canada-outre-mer des produits de l'automobile, 1979-1985 13
Graphique 6	Emploi dans l'industrie canadienne de l'automobile par secteur, 1978-1985 15
Graphique 7	Ventes nettes des quatre grandes entreprises d'assemblage du Canada, 1978-1985 21
Graphique 8	Livraisons de pièces d'automobiles au Canada, 1978-1985 32
Graphique 9	Tendances de la production mondiale de véhicules 38

INTRODUCTION

Le présent rapport sur l'industrie canadienne de l'automobile est le troisième document traitant de ce sujet, publié par le ministère de l'Expansion industrielle régionale (MEIR). Il donne suite à la recommandation des groupes de travail de 1978 et de 1983, de publier chaque année un rapport sur la performance de l'industrie de l'automobile.

Le rapport contient une analyse et une évaluation du rendement de l'industrie canadienne de l'automobile pour l'année 1985. D'après ses principales conclusions, l'industrie a réalisé de grands progrès pour ce qui est de la restructuration et de la mise au point de nouvelles gammes de produits. Mais l'industrie nord-américaine de l'automobile fait toujours face à la vive concurrence que lui livrent le Japon et plusieurs pays nouvellement industrialisés. Elle poursuit ses efforts visant à restreindre l'avantage du Japon en matière de coûts, en particulier les coûts de production de petites voitures.

Au cours des trois dernières années, la situation et le rendement de l'industrie de l'automobile se sont améliorés de façon spectaculaire. En effet, l'industrie a enregistré des profits records qui lui ont permis d'effectuer les investissements nécessaires dans des usines et des produits nouveaux et d'utiliser des technologies de fabrication avancées. De très bons résultats ont également été obtenus en matière d'amélioration de la productivité, de réduction des coûts et d'abaissement des seuils de rentabilité. Enfin, les relations de travail se sont améliorées.

Dans la poursuite de ses efforts, l'industrie a bénéficié de politiques fédérales et provinciales destinées à renforcer sa compétitivité et à promouvoir sa croissance et son rendement commercial. Certaines de ces politiques sont exposées en détail dans le premier chapitre du rapport.

Les gouvernements maintiendront leurs politiques visant à assurer un climat économique et commercial propice à la croissance industrielle et à l'expansion commerciale, mais c'est l'industrie qui fait le nécessaire pour atteindre ces objectifs, afin de relever les défis concurrentiels croissants qu'elle affronte. Toutefois, des échanges soutenus et nouveaux entre tous les intéressés influant sur le secteur s'imposeront pour s'assurer que l'industrie de l'automobile contribue toujours pleinement à l'économie canadienne.

L'année 1985 a marqué le vingtième anniversaire de l'Accord canado-américain sur les produits de l'automobile (APA) communément appelé Pacte de l'automobile. L'Accord, qui prévoit le commerce en franchise de pièces d'équipement d'automobiles d'origine entre les deux pays, a contribué à l'essor spectaculaire du commerce bilatéral. En effet, les échanges commerciaux de pièces d'automobiles entre le Canada et les États-Unis sont passés de 1,2 milliard en 1965 à 62,6 milliards de dollars en 1985. Le Pacte de l'automobile englobe environ 95 p. 100 de l'ensemble du commerce des produits de l'automobile entre les deux pays.

PREMIER CHAPITRE

SITUATION DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1985

SYNOPSIS

En 1985, l'industrie de l'automobile a continué de jouer un rôle important dans la reprise de l'économie canadienne, en faisant preuve d'une remarquable fermeté en matière de rendement, pour la troisième année consécutive.

L'industrie a enregistré des ventes records de 1 137 119 voitures de tourisme en 1985, ce qui représente une augmentation de 17,1 p. 100 par rapport à 1984 - 971 000 voitures vendues - et un record de vente encore jamais atteint. Le précédent sommet remonte à 1979, avec un million de voitures vendues. La croissance du marché canadien des camions a été encore plus marquée: 26,1 p. 100, avec un record de vente de 393 716 camions en 1985, par rapport à 312 292 en 1984. La production de voitures et de véhicules commerciaux (camions et autobus) a, elle aussi, atteint un nouveau sommet de 1 930 300 unités, soit une hausse de 5,5 p. 100 par rapport à une production de 1 830 000 véhicules l'année précédente au Canada. Quant aux livraisons de pièces, exprimées en valeur nominale, elles ont augmenté de 10,9 p. 100 pour s'établir à 11,3 milliards de dollars, comparativement à 10,2 milliards de dollars en 1984. Les livraisons de 1985 représentent plus du double des livraisons de 1982.

Un tel raffermissement a eu pour effet de rehausser le niveau d'emploi dans l'industrie canadienne de l'automobile qui, en passant à 129 000 travailleurs, bat le record précédent de 124 000 atteint en 1984 et représente une augmentation de près de 30,8 p. 100 par rapport à 1982, année pendant laquelle l'industrie canadienne de l'automobile comptait 98 700 travailleurs. Plusieurs facteurs économiques favorables expliquent cette évolution, notamment la reprise économique soutenue, la baisse des taux d'intérêt et une hausse du revenu disponible réel, qui ont tous fait monter la demande à un niveau encore jamais atteint.

Le PNB canadien a connu une hausse remarquable de 4,5 p. 100, marquant ainsi la troisième année consécutive de la reprise économique. Les dépenses nationales, les dépenses de consommation en tête, ont largement compensé un secteur commercial fléchissant et se sont traduites par un rebondissement des investissements dans les entreprises. L'inflation s'est maintenue à un niveau modéré, qui a représenté une moyenne de 4 p. 100 en 1985, soit une légère baisse par rapport à 1984 (4,4 p. 100). L'emploi canadien, dans l'ensemble, a augmenté de 2,8 p. 100, et le taux de chômage a régulièrement baissé en 1985, tombant de 11,2 p. 100 en janvier à 10 p. 100 en décembre.

INITIATIVES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement fédéral a pris un certain nombre d'initiatives pour améliorer le climat économique et commercial au profit de l'industrie.

INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

Rapport annuel sur l'industrie de l'automobile

Chaque année, le ministère de l'Expansion industrielle régionale publie un rapport dans lequel il fournit des analyses complètes et des données statistiques, et évalue le rendement de l'industrie et ses perspectives d'avenir. Le rapport de 1985 est le troisième rapport annuel ainsi publié.

Ressources humaines

Le gouvernement a reconnu le problème des ressources humaines lié aux défis concurrentiels de taille que doit relever l'industrie canadienne de l'automobile. En janvier 1985, de concert avec les provinces du Québec et de l'Ontario, le ministre de l'Emploi et de l'Immigration a créé un Groupe d'étude sur les ressources humaines, composé de représentants du secteur privé et chargé d'effectuer une étude dans l'industrie canadienne de l'automobile. Le groupe en question était coprésidé par Maurice Fertey, président, American Motors (Canada) Inc., Patrick Laval, président de l'Association des fabricants de pièces d'automobiles du Canada, et Robert White, président des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA). L'étude a été présentée au ministre de l'Emploi et de l'Immigration au début de 1986. Ses auteurs ont abordé plusieurs questions intéressantes la gestion des ressources humaines, les aptitudes requises, la formation et la mobilité des travailleurs et l'incidence de facteurs d'ordre concurrentiel sur les niveaux de l'emploi dans l'industrie de l'automobile. Le rapport est en cours de révision.

Politique commerciale

Le gouvernement canadien a continué à collaborer avec le gouvernement nippon en vue de limiter les exportations de véhicules japonais, en vertu d'accords de restriction volontaire (ARV), pour aider l'industrie dans ses efforts de restructuration des programmes et pour éviter la perturbation du marché canadien.

Le 13 juillet 1985, le gouvernement canadien a conclu une entente avec le ministère japonais du commerce international et de l'industrie (MITI) pour limiter les exportations de voitures de tourisme japonaises au Canada entre le 1^{er} avril 1985 et le 31 mars 1986 à environ 18 p. 100 du marché canadien de voitures de tourisme prévu pour 1985.

Investissement

Le gouvernement canadien a continué d'encourager les fabricants canadiens et étrangers de véhicules et de pièces à investir dans le secteur. Un certain nombre d'initiatives ont été prises dans le secteur des pièces d'automobiles pour promouvoir la formation de coentreprises et l'échange de technologies entre les fabricants de pièces canadiens et japonais.

Valeur ajoutée

Le gouvernement n'a cessé d'encourager les fabricants asiatiques et européens à s'approvisionner en pièces d'automobiles au Canada. Le secteur canadien des pièces d'automobiles a pris part à des séminaires, à des missions commerciales et à d'autres activités visant à améliorer sa position concurrentielle.

Mesures douanières

Le 24 mai 1985, pour donner suite aux préoccupations exprimées par l'industrie, le ministre des Finances a annoncé l'apport de nouvelles modifications au Tarif des douanes. Grâce à celles-ci, le traitement spécial accordé en vertu du Tarif de préférence générale (TPG) aux importations de pièces de véhicules automobiles provenant des pays en développement a été remplacé par un taux représentant les deux tiers du taux de la nation la plus favorisée (NPF) équivalant à environ 7 p. 100. A compter du 1^{er} janvier 1987, les automobiles et autres véhicules automobiles provenant de pays en développement ont été aussi assujettis à un taux représentant les deux tiers du taux NPF, lequel s'établit à environ 6 p. 100 en raison des réductions des taux qui découlent des négociations commerciales multilatérales du Tokyo Round. Ces mesures font suite à une recommandation du Groupe d'étude sur l'industrie canadienne de l'automobile.

ANNONCES D'IMPORTANTS INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS

Depuis ces dernières années, le gouvernement canadien encourage les constructeurs asiatiques d'automobiles à investir au Canada pour élargir et renforcer l'assise de l'industrie canadienne de la fabrication d'automobiles. En 1985, des constructeurs d'automobiles japonais et coréens ont annoncé d'importants investissements dans les secteurs de l'assemblage et des pièces d'automobiles au Canada.

- Le 22 juillet 1985, Toyota Motor Corporation a annoncé qu'elle construirait une usine d'assemblage d'automobiles intégrée à Cambridge, en Ontario. L'investissement direct estimatif sera de l'ordre de 400 millions de dollars et il engendrera une production annuelle initiale de 50 000 automobiles de la catégorie 1,6 litre. L'usine fournira de l'emploi à un millier de travailleurs.
- Le 29 août 1985, la société coréenne Hyundai Motor Company a annoncé qu'elle investirait plus de 300 millions de dollars dans la construction d'une usine d'assemblage de voitures de tourisme au Canada. L'usine sera construite à Bromont, au Québec; elle commencera à produire en 1988, et elle devrait avoir une capacité estimative de 100 000 unités d'ici à 1990. Elle emploiera quelque 1 200 travailleurs.
- Honda a annoncé qu'elle doublerait son investissement dans l'usine d'assemblage d'Alliston, en Ontario, pour le porter à 200 millions de dollars, et qu'elle accroîtrait la production à 80 000 unités par an. L'usine emploiera quelque 700 travailleurs.

Investissement national

Les sociétés nord-américaines investissent toujours massivement pour améliorer la qualité de la fabrication et lancer de nouvelles gammes de produits tout en continuant de réduire les coûts. Entre 1980 et 1985, les dépenses d'immobilisations ont représenté une moyenne annuelle de 550 millions de dollars au Canada et de 4,9 milliards de dollars aux États-Unis. AMC est en train de construire une usine d'assemblage ultra-moderne à Brampton, en Ontario, au coût de 760 millions de dollars. Cette usine bénéficiera d'une exclusivité mondiale de production et fabriquera 150 000 nouvelles automobiles intermédiaires par an. GM a annoncé plusieurs investissements, le plus important étant celui de 2 milliards de dollars dans le projet "Autoplex" dont l'objet est de mettre au point une nouvelle gamme de voitures à traction avant. Les sociétés Chrysler et Ford ont également récemment investi dans leurs installations canadiennes, en particulier dans les domaines de la robotique et de l'automatisation. Enfin, les fabricants canadiens de pièces d'automobiles ont considérablement investi dans la mise au point de techniques et de procédés nouveaux.

SOCIÉTÉS D'ASSEMBLAGE DE VÉHICULES EN 1985

Structure sectorielle

Les quatre grandes sociétés d'assemblage de véhicules au Canada sont les suivantes : General Motors du Canada Ltée, Ford Canada Ltée, Chrysler Canada Ltée et American Motors Canada Ltée. Elles assurent presque toute la fabrication d'automobiles et la quasi totalité de la production canadienne de camions. En donnant l'accès en franchise sous conditions, le Pacte de l'automobile conclu entre le Canada et les États-Unis a permis aux producteurs de véhicules de l'un et l'autre pays de rationaliser la production.

Production de voitures de tourisme

En 1985, les sociétés canadiennes d'assemblage de véhicules ont fonctionné à pleine capacité et produit 1 070 800 voitures de tourisme, soit 4,7 p. 100 de plus qu'en 1984 (1 022 728). La production de voitures déclarée en 1985 a été supérieure de 34,9 p. 100 à la production enregistrée pendant la récession de 1982, qui avait chuté à un niveau jamais atteint de 794 000 unités. C'est la troisième année de suite qu'elle poursuit son ascension pour répondre à la demande accumulée de voitures tant au Canada qu'aux États-Unis. La baisse des prix du pétrole a engendré aux États-Unis une demande stable de grosses voitures de construction canadienne. Soulignons également la demande élevée de voitures de taille moyenne construites à l'usine de GM à Oshawa et des modèles mini-compactes Tempo et Topaz construits par Ford à Oakville, en Ontario. Pour certains modèles de grosses voitures de tourisme, comme les Pontiac Bonneville et Cutlass Supreme de GM, les Crown Victoria et Grand Marquis de Ford, le Canada était la seule source d'approvisionnement d'Amérique du Nord. Ce fut également le cas pour les mini-fourgonnettes de Chrysler. Plus de 80 p. 100 de la production canadienne de véhicules ont été exportés vers les États-Unis.

TABLEAU 1
 PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES
 1978-1985
 (en milliers d'unités)

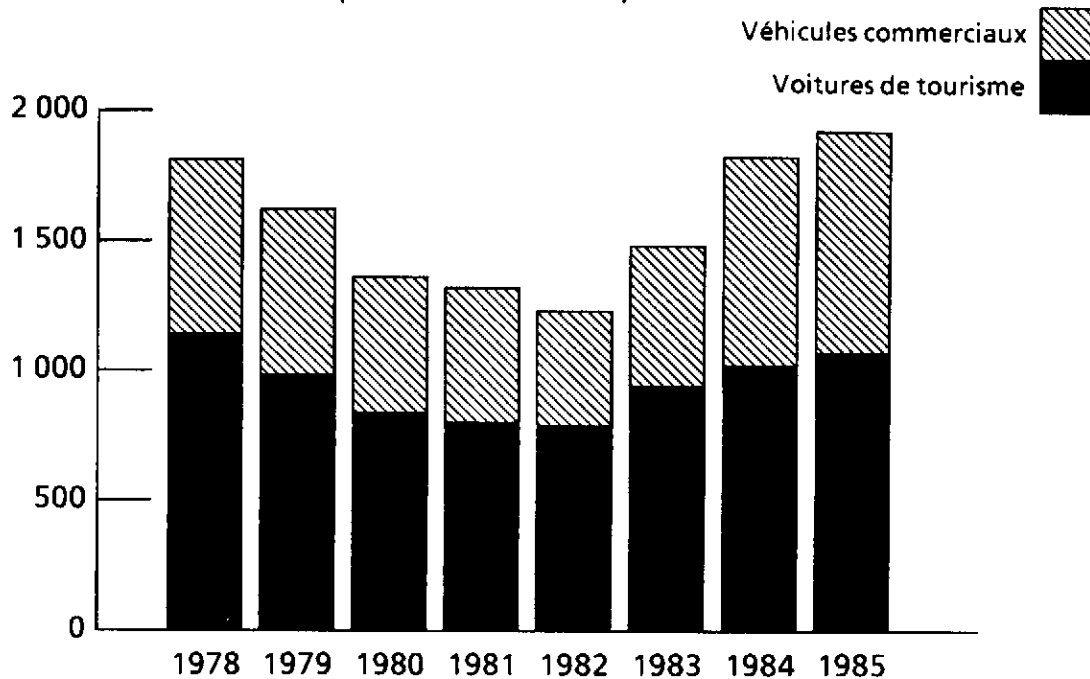
<u>Année</u>	<u>Voitures de tourisme</u>	<u>Écart en %</u>	<u>Véhicules commerciaux</u>	<u>Écart en %</u>	<u>Total</u>	<u>Écart en %</u>
1978	1140	-	678	-	1818	-
1979	988	(13,3)	644	(5,0)	1632	(10,2)
1980	847	(14,3)	527	(18,2)	1374	(15,8)
1981	806	(4,8)	524	(0,6)	1330	(3,2)
1982	794	(1,5)	448	(15,5)	1242	(6,6)
1983	940	18,4	547	22,1	1487	19,8
1984	1023	8,8	807	47,5	1830	21,8
1985	1071	4,7	856	6,5	1930	5,5

Source : Rapports Ward.

- Remarques :
1. Les chiffres indiqués entre parenthèses indiquent un écart négatif.
 2. Les fortes augmentations de la production de camions enregistrées en 1983 et en 1984 tiennent compte de la production de mini-fourgonnettes de Chrysler qui, à des fins statistiques, tombent dans la catégorie des camions.

Graphique 1

PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES
 1978 - 1985
 (en milliers d'unités)



PRODUCTION DE VÉHICULES COMMERCIAUX

Les camionnettes, les fourgonnettes, les camions poids moyen et poids lourd ainsi que les autobus entrent dans la catégorie des véhicules commerciaux. En 1985, la production de véhicules commerciaux au Canada a atteint un sommet de 859 500 unités (augmentation de 6,5 p. 100), battant ainsi le record précédent de 807 314 unités établi en 1984. Les fourgons classiques de Chrysler Canada et ses populaires mini-fourgonnettes à traction avant ont toutes été montées au Canada.

Sur un total de 859 500 véhicules commerciaux assemblés au Canada en 1985, Chrysler Canada a expédié 390 120 unités, soit 45,4 p. 100 de ce total. Cette même année, la société a déclaré un nouveau record de production représentant une hausse de 7,1 p. 100 par rapport au sommet précédent de 364 377 unités en 1984.

GM Canada a expédié 279 000 camions et autobus en 1985, comparativement à 277 000 unités l'année précédente. Enfin, la production de camions de Ford Canada s'est accrue de 5,8 p. 100 pour atteindre 164 000 unités en 1985, comparativement à 155 000 unités en 1984.

VENTES DE VOITURES DE TOURISME

La reprise économique soutenue tant au Canada qu'aux États-Unis s'est traduite par un climat stable amenant les consommateurs à dépenser davantage pour des biens durables comme les automobiles et les camions légers. La hausse des niveaux d'emploi général, la diminution du taux de chômage et la baisse des taux d'intérêt ont incité les consommateurs, tant canadiens qu'américains, à dépenser beaucoup plus. Les taux moins élevés des prêts à la consommation, favorisés par les offres de financement à taux réduit assorties d'options gratuites des fabricants de véhicules ont propulsé les ventes canadiennes de voitures de tourisme à un niveau record.

En effet, au Canada, les ventes de voitures de tourisme se sont chiffrées à 1 137 216 unités en 1985 (augmentation de 17,1 p. 100), comparativement à 971 210 unités en 1984. Le record précédent remonte à 1979, avec des ventes totales de 1 003 000 unités. Toutefois, contrairement à 1984, année pour laquelle les fabricants nord-américains de véhicules ont été à l'origine de la croissance quasi-totale du marché, en 1985 ils n'ont saisi que 42,2 p. 100 de la croissance totale du marché de 166 000 voitures de tourisme. La part du marché des voitures de tourisme détenue par les producteurs nord-américains de véhicules au Canada est donc tombée de 74,6 p. 100 en 1984 à 69,9 p. 100 en 1985. Les producteurs nord-américains ont vendu 794 965 voitures en 1985, comparativement à 724 932 unités en 1984, soit une hausse de 9,7 p. 100.

TABLEAU 2

Ventes de voitures de tourisme au Canada
1978-1985
(en milliers d'unités)

Année	Ventes in- térieures	Total des importations	Part totale des importations	Importations japonaises	Part de marché des Japonais (%)	Total des ventes
1978	816	173	17,5	113	11,4	989
1979	864	139	13,9	80	8,0	1 003
1980	741	191	20,5	138	14,8	932
1981	647	257	28,4	208	23,0	904
1982	489	224	31,4	178	25,0	713
1983	625	218	25,9	177	20,9	843
1984	725	246	25,3	171	17,6	971
1985	795	342	30,1	199	17,5	1 137

Source : Statistique Canada.

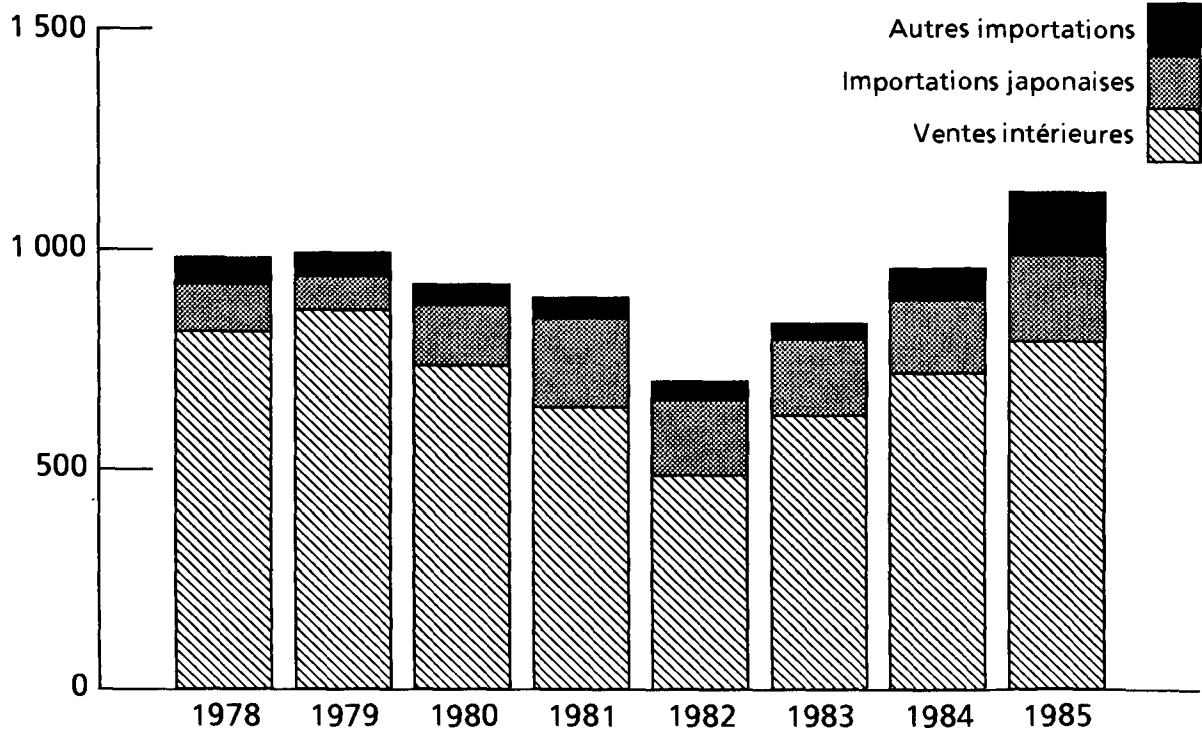
Ventes de voitures de tourisme importées

Les ventes de voitures de tourisme importées au Canada sont passées à 342 000 unités en 1985, comparativement à 246 000 unités en 1984, soit une augmentation de 39 p. 100, comparativement à une majoration de 9,7 p. 100 des ventes de voitures de fabrication nord-américaine. En conséquence, le taux de pénétration des importations est passé de 25,3 p. 100 en 1984 à 30,1 p. 100 en 1985. Les ventes de voitures de fabrication nipponne se sont chiffrées à 199 000 unités par rapport à 171 000 unités en 1984, soit une hausse de seulement 28 000 unités ou 16,4 p. 100. Les Japonais ont donc maintenu leur part de marché à 17,5 p. 100. Les importations de voitures japonaises sont restées assujetties aux accords de restriction volontaire.

La pénétration accrue des importations s'explique essentiellement par la forte hausse des ventes de la société sud-coréenne Hyundai Motors sur les marchés d'importation, laquelle a écoulé 79 000 voitures en 1985, comparativement à 25 000 unités l'année précédente. La part du marché canadien des voitures de tourisme de la société Hyundai est donc passée de 2,6 p. 100 en 1984 à environ 7 p. 100 en 1985. Ainsi, plus de la moitié de la hausse des ventes à l'importation résulte des ventes accrues de Hyundai, qui accède au rang de premier importateur pour l'année 1985. Les sociétés japonaises Honda et Toyota se sont respectivement classées aux deuxième et troisième rangs.

Graphique 2

VENTES DE VOITURES DE TOURISME AU CANADA
1978 - 1985
(en milliers d'unités)



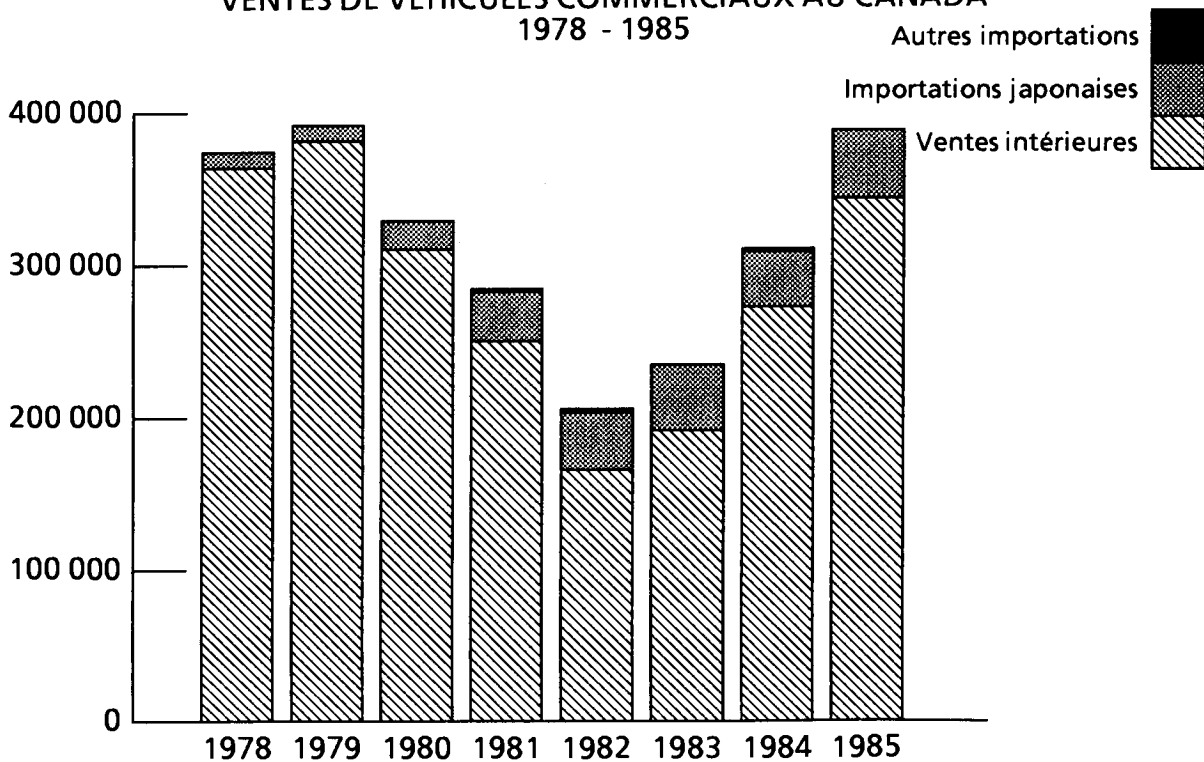
Ventes de véhicules commerciaux

Les ventes de véhicules commerciaux au Canada ont enregistré une forte hausse en 1985 - 25,9 p. 100 - pour s'établir à 393 194 unités par rapport à 312 292 unités en 1984. En 1985, les producteurs nord-américains de camions et les importateurs ont maintenu leurs parts de marché respectives de 87,6 p. 100 et 12,3 p. 100. En 1983, les producteurs nord-américains possédaient 79 p. 100 du marché.

Le lancement sur le marché de nouveaux camions légers compétitifs, fabriqués au Canada, en particulier les mini-fourgonnettes de Chrysler, allié aux ventes renforcées de camionnettes des sociétés GM et Ford, a contribué à faire baisser le degré de pénétration des importations de 19,5 p. 100 en 1982 à 12,3 p. 100 en 1984-1985. Mais les statistiques sont quelque peu gonflées en faveur des producteurs nord-américains, en raison des ventes importantes de mini-fourgonnettes qui, bien qu'elles tombent dans la catégorie des camions s'adressent principalement au marché des véhicules de tourisme.

Graphique 3

VENTES DE VÉHICULES COMMERCIAUX AU CANADA
1978 - 1985



Les ventes de camions poids moyen et lourd, qui dépendent essentiellement d'activités économiques comme la circulation des biens et les travaux de construction, ont également été florissantes. Elles ont totalisé 29 654 unités, par rapport à 23 675 unités l'année précédente, ce qui représente une augmentation de 25,3 p. 100 qui se compare favorablement à la hausse des ventes de camions légers.

Les ventes de la société Ford se sont élargies dans les proportions suivantes: 23,3 p. 100 pour les camions de poids moyen et lourd; 32,1 p. 100, Freightliner; 26,8 p. 100, International; 31,2 p. 100, Mack; 19,7 p. 100, Paccar; 27,5 p. 100, Western Star; et 13,3 p. 100, General Motors.

COMMERCE CANADA - ÉTATS-UNIS DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE

Le commerce d'automobiles entre le Canada et les États-Unis est principalement régi par l'Accord canado-américain sur les produits de l'automobile (Pacte de l'automobile) instauré en 1965. Cet accord a joué un rôle de premier plan dans l'évolution de l'industrie canadienne. Il prévoit la circulation en franchise de nouveaux véhicules et de pièces d'équipement d'origine à certaines conditions préétablies, et il a servi à rationaliser la production de pièces et de véhicules canadiens et américains. Plus de 80 p. 100 de la production canadienne des véhicules sont destinés au marché américain et approximativement 70 p. 100 du marché canadien sont occupés par des véhicules de fabrication américaine. En l'espace de 20 ans, soit de 1965 à 1985, le commerce bilatéral des produits de l'automobile entre le Canada et les États-Unis a fait un bond énorme, passant de 1,2 milliard à 62,6 milliards de dollars.

En 1985, les exportations de produits de l'automobile ont connu une expansion de 13,2 p. 100, se chiffrant à 33,8 milliards de dollars après une hausse de 42,9 p. 100 en 1984, année pour laquelle les exportations totales d'automobiles se sont élevées à 29,9 milliards de dollars. Les exportations de voitures ont grimpé de 16,8 p. 100 contribuant à la hausse des exportations totales d'automobiles dans la proportion de 55,5 p. 100. Les exportations de camions et d'autres véhicules automobiles se sont accrues de 9,2 p. 100 pour atteindre 6,4 milliards de dollars par rapport à 5,9 milliards de dollars en 1984. Enfin, les exportations de pièces ont grossi de 11,9 p. 100 pour totaliser 11,5 milliards de dollars comparativement à 10,3 milliards de dollars en 1984. La demande accumulée qui s'est maintenue pour les véhicules de fabrication canadienne ainsi que les pièces faites au Canada et destinées aux usines d'assemblage de véhicules des États-Unis ont largement contribué à la progression des exportations canadiennes.

Graphique 4

COMMERCE CANADA - ÉTATS-UNIS DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE
1979 - 1985

(en millions de dollars)

Après rapprochement
(données annuelles)

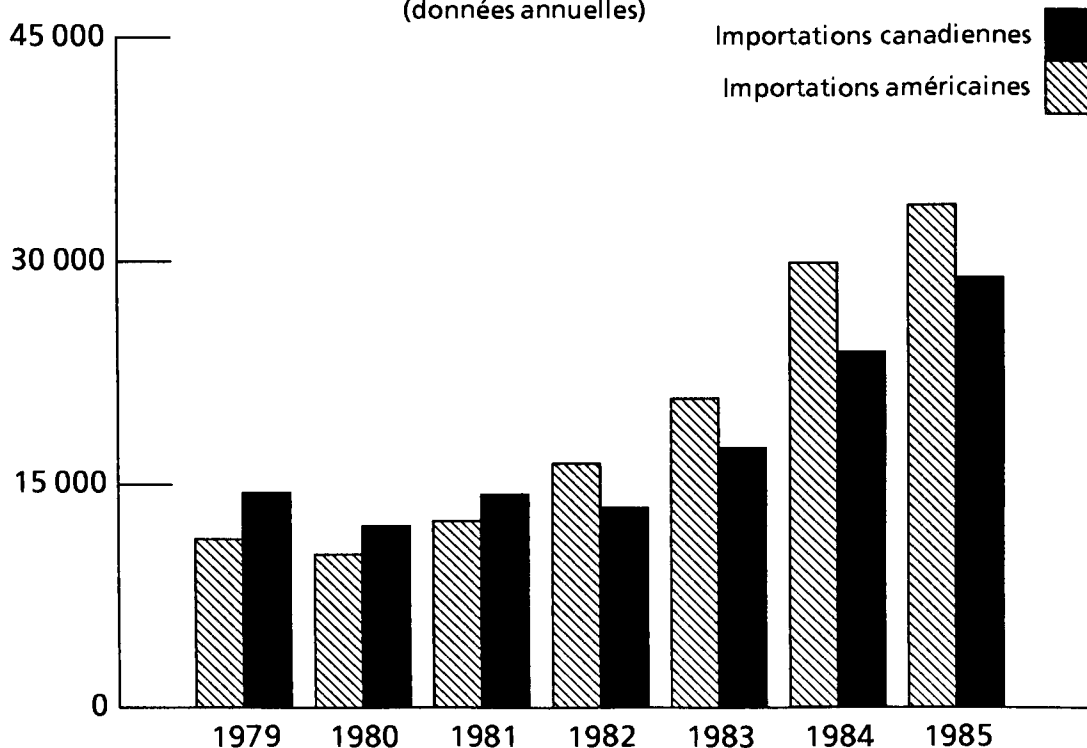


TABLEAU 3

Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile,
après rapprochement des données

	Totaux annuels			Écart-valeur		Écart en %	
	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
	(en millions de dollars canadiens)						
Importations américaines							
provenant du Canada							
Automobiles	8 973	13 085	15 277	4 112	2 192	45,8	16,8
Camions et autres véhicules							
automobiles	4 437	5 880	6 422	1 443	542	32,5	9,2
Pièces	7 056	10 287	11 512	3 231	1 225	45,8	11,9
Pneus et chambres à air	419	598	592	179	6	42,7	1,0
Total	20 885	29 850	33 803	8 965	3 953	42,9	13,2
Importations canadiennes							
provenant des États-Unis							
Automobiles	4 886	6 085	8 566	1 199	2 481	24,5	40,8
Camions et autres véhicules							
automobiles	1 129	2 039	2 570	910	531	80,6	26,0
Pièces	11 446	15 446	17 438	4 000	1 992	34,9	12,9
Pneus et chambres à air	225	345	264	120	-81	53,3	-23,5
Total	17 686	23 915	28 838	6 229	4 923	35,2	20,6
Solde							
Automobiles	4 087	7 000	6 711	2 913	-289		
Camions et autres véhicules							
automobiles	3 308	3 841	3 852	533	11		
Pièces	-4 390	-5 159	-5 926	-769	-767		
Pneus et chambres à air	194	253	328	59	75		
Total	3 199	5 935	4 965	2 736	-970		

Exclusion : ajustements à la valeur des pièces importées pour les frais
découlant de la fabrication d'outils spéciaux.

Source : Statistique Canada.

Les importations de produits de l'automobile ont connu une hausse de 20,6 p. 100 pour se chiffrer à 28,8 milliards de dollars après une augmentation de 35,2 p. 100 en 1984. Les importations de voitures ont beaucoup augmenté, de 40,8 p. 100, se chiffrant à 8,6 milliards de dollars comparativement à 6,1 milliards en 1984. Les importations de camions et

d'autres véhicules sont également passées de 2 milliards en 1984 à 2,6 milliards en 1985, soit 26 p. 100 de plus. Enfin, les importations de pièces ont grossi de 12,9 p. 100; elles ont totalisé 17,4 milliards de dollars par rapport à 15,4 milliards de dollars en 1984.

L'expansion du commerce bilatéral des produits de l'automobile entre le Canada et les États-Unis s'explique largement par la forte croissance économique enregistrée des deux côtés de la frontière.

En 1985, le Canada a affiché un surplus de 5 milliards de dollars dans le commerce de produits de l'automobile avec les États-Unis. Précisons néanmoins que pour 1985 ce surplus a baissé de 970 millions de dollars, soit de 16,3 p. 100 par rapport à celui de 1984 - 5,9 milliards de dollars.

A part l'excédent de 446 millions de dollars qu'il a connu entre 1970 et 1972, le Canada n'a cessé de déclarer un déficit au chapitre du commerce des produits de l'automobile avec les États-Unis entre 1965 et 1981. Pendant cette période, le déficit cumulé du Canada s'est élevé à 14,7 milliards de dollars. Mais, depuis 1982, le Canada bénéficie d'un excédent cumulé de 2,3 milliards de dollars pour la période allant de 1965 à 1985, qu'il doit à la force relative de l'économie américaine, à la faible valeur du dollar canadien et à la fabrication canadienne exclusive de certains modèles.

COMMERCE CANADA - OUTRE-MER DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE

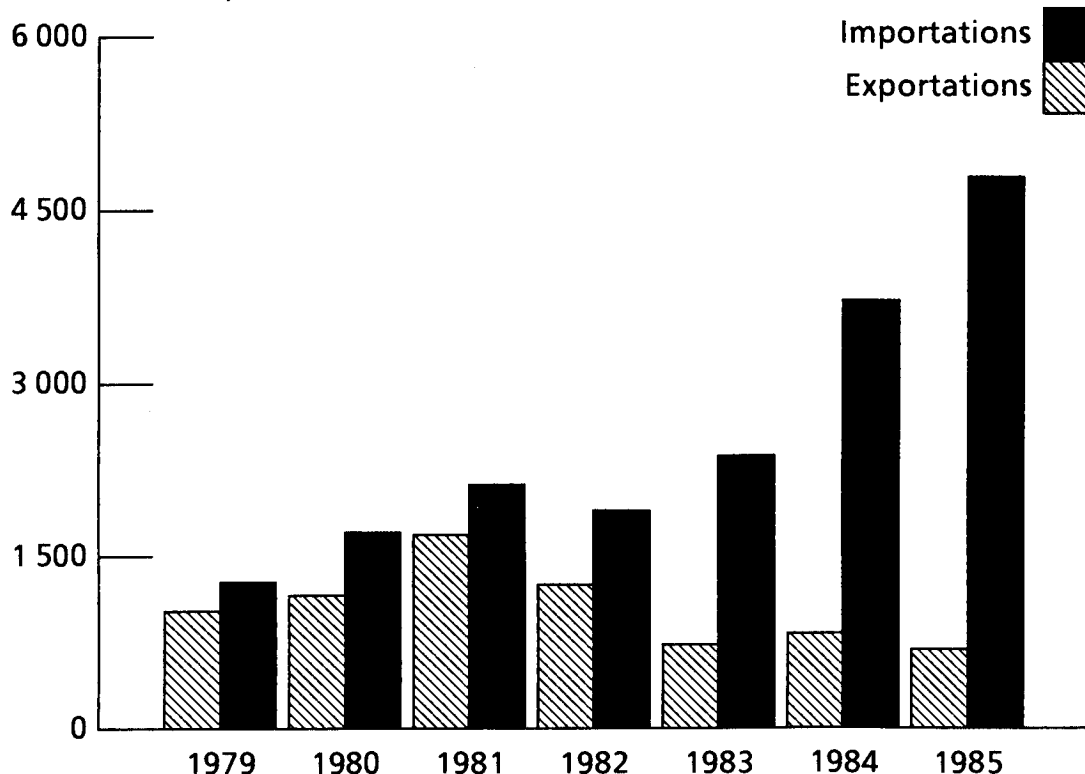
Pour ce qui est des produits de l'automobile, le déficit commercial du Canada par rapport à divers pays autres que les États-Unis est passé de 445 millions de dollars en 1981 à 2,9 milliards en 1984 et à 4,1 milliards en 1985. Cette même année, le déficit commercial au chapitre des véhicules a totalisé 2,8 milliards de dollars. Le déficit enregistré par rapport aux pays d'outre-mer équivalait à plus des trois quarts de la valeur de l'excédent commercial enregistré par rapport aux États-Unis.

Ces résultats sont attribuables aux importations volumineuses de véhicules et aux importations croissantes de pièces en provenance de pays d'outre-mer devant soutenir les ventes de véhicules. En outre, ces dernières années sont marquées par une tendance croissante des fabricants canadiens traditionnels de véhicules à s'approvisionner en pièces à l'extérieur du Canada, précisément au Japon et dans des pays nouvellement industrialisés comme la Corée du Sud, Taiwan, le Mexique et le Brésil. Les importations canadiennes totales de pièces en provenance de pays autres que les États-Unis sont passées de 198 millions de dollars en 1978 à 1,3 milliard de dollars en 1985. De nombreuses composantes à valeur élevée comme les moteurs et les boîtes de vitesses sont importées par les fabricants canadiens de véhicules.

Graphique 5

COMMERCE CANADA - OUTRE-MER DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE
1979 - 1985

(en millions de dollars)



Les importations de voitures en provenance de pays d'outre-mer se sont accrues de 42,6 p. 100. Les importations de voitures (exprimées en nombre d'unités) en provenance du Japon ont augmenté de 20,5 p. 100, et d'Allemagne de l'Ouest de 47,8 p. 100 (41 100 unités par rapport à 27 800 en 1984). Mais les importations en provenance de la France ont chuté de 45 p. 100 (tombant de 14 000 unités à 7 700 unités) et celles qui proviennent de la Suède ont atteint 5 100 unités comparativement à 2 600 unités en 1984. Les importations en provenance d'autres pays se sont chiffrées à 100 000 unités, comparativement à 34 000 en 1984. Environ 80 p. 100 de cette augmentation sont attribuables aux ventes de la société Hyundai.

TABLEAU 4

Commerce Canada - outre-mer
des produits de l'automobile (selon la douane)

	Totaux annuels			Écart-valeur		Écart en %	
	1983	1984	1985	1984	1985	1984	1985
	(en millions de dollars canadiens)						
Exportations nationales							
Automobiles	135	189	39	54	-150	40,0	79,4
Camions et autres véhicules							
automobiles	146	144	177	-2	33	1,4	22,9
Pièces	254	280	307	26	27	10,2	9,6
Pneus et chambres à air	18	30	45	12	15	66,7	50,0
Réexportations	194	168	134	-26	-34	-13,4	-20,2
Exportations canadiennes totales	747	811	702	64	-109	8,6	-13,4
Importations							
Automobiles	1 322	1 805	2 726	483	921	36,5	51,0
Camions et autres véhicules							
automobiles	304	372	381	68	9	22,4	2,4
Pièces	613	1 328	1 459	715	131	116,6	9,9
Pneus et chambres à air	128	207	207	79	0	61,7	0,0
Importations canadiennes totales	2 367	3 712	4 773	1 345	1 061	56,8	28,6
Solde							
Automobiles	-1 187	-1 616	-2 687	-429	-1 071		
Camions et autres véhicules							
automobiles	-158	-228	-204	-70	24		
Pièces	-359	-1 048	-1 152	-689	-104		
Pneus et chambres à air	-110	-177	-162	-67	15		
Réexportations	194	168	134	-26	-34		
Total	-1 620	-2 901	-4 071	-1 281	-1 170		

Source : Statistique Canada.

TENDANCES DE L'EMPLOI ET DES RELATIONS DE TRAVAIL

Emploi dans l'industrie

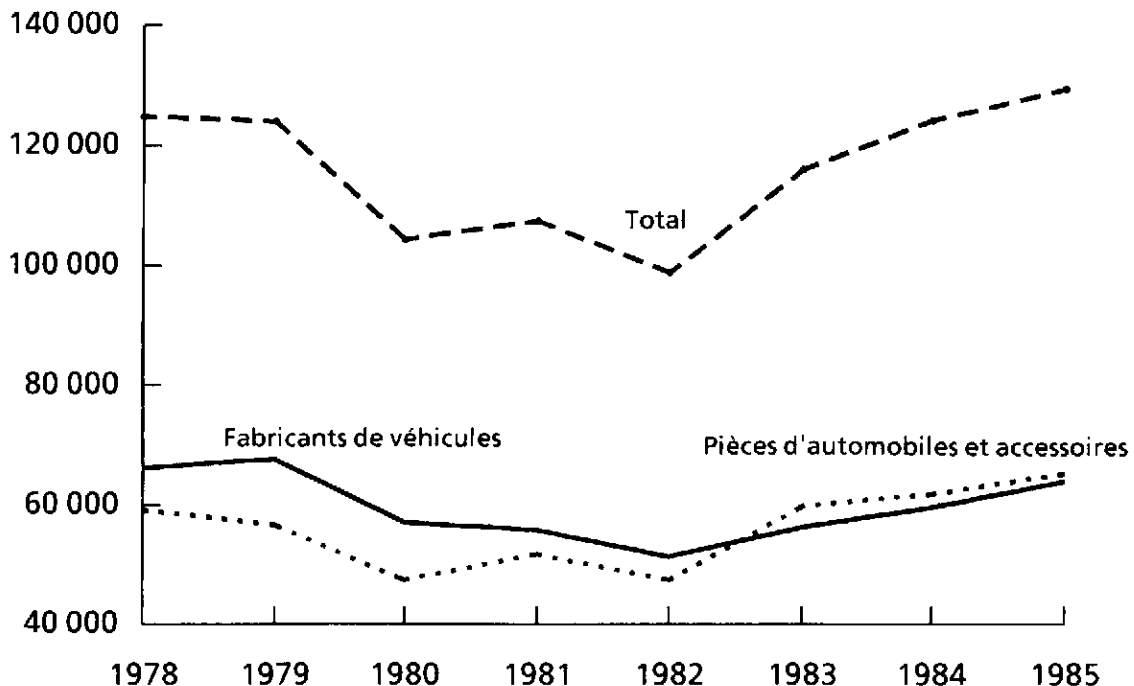
Parallèlement à l'accroissement suivi de la production automobile tant au Canada qu'aux États-Unis, l'emploi au sein de l'industrie canadienne s'est

amélioré pour atteindre un nouveau record de 129 300 travailleurs en 1985, soit une augmentation de 4,5 p. 100 par rapport à l'année précédente où elle comptait 123 800 travailleurs. Il convient de noter que le niveau d'emploi de 1985 représente une hausse de 31 p. 100 par rapport à celui de 1982, le plus bas des quinze dernières années. On sait que cette année-là, l'industrie canadienne de l'automobile ne comptait que 98 700 travailleurs. Le record précédent remonte à 1978 avec 125 000 travailleurs.

Tous les sous-secteurs de l'industrie de l'automobile ont enregistré des hausses de l'emploi. Dans les secteurs des pièces d'automobiles et des accessoires, le nombre de travailleurs s'est accru de 6 p. 100 par rapport à 1984 et dans le secteur de l'assemblage, il a gonflé de 7,6 p. 100. Le secteur des carrosseries de camions et des semi-remorques a bénéficié d'une hausse de l'emploi de 8 p. 100, et celui de la fabrication d'automobiles, de 4,1 p. 100.

Graphique 6

EMPLOI DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE PAR SECTEUR
1978 - 1985



Tendances des relations industrielles

En décembre 1985, le groupe canadien des Travailleurs unis de l'automobile (TUA) a officiellement rompu ses liens organisationnels avec son pendant américain. Cette rupture historique est le résultat de plusieurs facteurs, dont la divergence fondamentale d'opinions sur la stratégie appropriée à adopter, compte tenu des changements qui s'opèrent dans le secteur nord-américain de l'automobile.

La crainte générale que la formation des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) intensifie l'instabilité dans les milieux syndicaux au Canada ne s'est pas concrétisée, et la transition a été remarquablement douce et sans heurts. Depuis qu'ils sont indépendants, les TCA ont négocié avec succès de nouveaux contrats avec Chrysler Canada et American Motors.

Contrats Ford/GM

Des contrats de travail ont été conclus pour trois ans avec les sociétés GM et Ford en novembre 1984. Le contrat conclu avec General Motors a fait suite à une grève de 13 jours au Canada, après que les travailleurs de GM aux États-Unis furent parvenus à un règlement à l'issue de plusieurs grèves sélectives dans ce pays. Quant aux travailleurs de Ford, ils n'ont pas fait la grève.

Contrat de travail conclu avec Chrysler

Les travailleurs de Chrysler au Canada et aux États-Unis ont conclu de nouveaux contrats de travail les 20 et 23 octobre 1985 respectivement. Les nouveaux accords ont été signés après plusieurs grèves de courte durée déclenchées par les 80 000 travailleurs de Chrysler, dans les deux pays.

Le contrat de travail conclu avec les travailleurs canadiens de Chrysler diffère quelque peu du contrat de trois ans signé aux États-Unis. En effet, au Canada, le contrat a été négocié pour deux ans et il expire à peu près en même temps que les contrats de travail conclus avec les sociétés Ford et GM.

Les deux contrats prévoient un paiement forfaitaire par travailleur, à titre de compensation des concessions syndicales remontant aux dernières séries de négociations. Le contrat canadien rétablit la parité avec les travailleurs de Ford et de GM au chapitre des salaires et des avantages sociaux, mais ne contient aucune clause sur la sécurité d'emploi se rapprochant de celles qui sont offertes aux travailleurs de Chrysler aux États-Unis. En outre, les chefs syndicaux canadiens se sont toujours opposés au partage des profits prévu dans les contrats conclus aux États-Unis.

Contrats avec American Motors

Après une courte grève de 36 heures, les TCA et la société American Motors Canada ont signé un nouveau contrat de trois ans le 20 septembre 1986. Le nouveau contrat, qui s'inspire de ceux signés par les grandes sociétés automobiles canadiennes, innove au sens où il établit la parité de pensions entre les travailleurs d'AMC et ceux des sociétés General Motors, Ford et Chrysler.

CHAPITRE II

TENDANCES DE LA PERFORMANCE FINANCIÈRE ET DU CONTRÔLE DES COÛTS
DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE LA FABRICATION DE VÉHICULES

INTRODUCTION

Le deuxième chapitre consiste en une analyse des tendances du contrôle des coûts relevées ces dernières années dans l'industrie canadienne de la fabrication des véhicules, ainsi que des performances financières de l'ensemble des sociétés et de chacune d'elles.

Les fabricants nord-américains de véhicules s'efforcent toujours de contrôler les coûts fixes et les coûts variables afin d'améliorer leur compétitivité par rapport aux fabricants étrangers, en particulier les Japonais. L'industrie a fait des progrès remarquables au chapitre de la concurrence en matière de coûts, mais l'écart persiste et il a pris l'allure d'un objectif permanent car de leur côté, les fabricants japonais de véhicules continuent de baisser leurs coûts pour maintenir leur avantage concurrentiel.

TENDANCES DU CONTRÔLE DES COÛTS

Depuis 1981, les fabricants canadiens de véhicules réalisent d'importants progrès pour ce qui est de l'amélioration du ratio recettes-coûts qui traduit le degré d'augmentation des coûts par rapport à l'augmentation des recettes.

Le tableau 5 indique les ratios recettes-coûts de General Motors, Ford et Chrysler. American Motors ne figure pas dans la liste, en raison de l'impossibilité d'obtenir les données requises pour calculer de tels indicateurs.

TABLEAU 5

Tendances des coûts et des recettes
Trois grands constructeurs de véhicules
1981-1985

	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
Recettes (en millions de dollars)	17 380	18 083	24 323	31 997	37 180
Coût des ventes (en millions de dollars)	17 677	18 341	23 419	29 862	35 476
Recettes-coûts	0,98	0,99	1,04	1,07	1,05
Ventes unitaires (en milliers)	1 686	1 576	2 036	2 471	2 692
Recettes-unités	10 308	11 474	11 946	12 949	13 811
Coût-unité	10 485	11 638	11 502	12 085	13 178
Marge brute-unité	(177)	(164)	444	864	633

Source : Rapports financiers des sociétés.

Les données consignées dans le tableau 5 montrent que le ratio recettes-coûts des trois grands constructeurs de véhicules s'est considérablement amélioré depuis 1982. Les recettes issues des ventes de véhicules ont augmenté de 105,6 p. 100 entre 1982 et 1985, et le coût des ventes, qui désigne le coût total d'exploitation, ne s'est accru que de 93,4 p. 100, d'où une amélioration de 12,2 points de pourcentage. Le ratio recettes-coûts traduit une amélioration d'environ 7 p. 100 en 1984 et de 5 p. 100 en 1985, comparativement aux années 1981 et 1982. Mais après deux années consécutives d'amélioration (1983 et 1984), le ratio recettes-coûts a légèrement diminué en 1985. Cette baisse est essentiellement attribuable au coût accru des modes de financement à des conditions favorables et aux autres stimulants offerts par les constructeurs de véhicules pour activer les ventes.

Parmi les trois grands constructeurs d'automobiles, c'est General Motors qui a obtenu les meilleures améliorations du ratio recettes-coûts, tandis que les sociétés Ford et Chrysler obtenaient des résultats identiques. Il ressort clairement du tableau 5 que la marge brute par unité des ventes a connu une majoration sensible en 1983 et en 1984 (444 \$ et 864 \$ respectivement) comparativement aux pertes subies par unité des ventes, de 177 \$ et de 164 \$ respectivement pour 1981 et 1982. La marge brute par unité a cependant baissé en 1985 pour se situer à 633 \$ après une augmentation pendant deux années de suite, essentiellement attribuable également aux coûts à la hausse des modes de financement à taux réduit que les fabricants de véhicules offrent aux consommateurs.

La marge brute varie largement entre les trois principaux constructeurs. En effet, General Motors a enregistré la meilleure marge bénéficiaire par unité, soit 642 \$, 1 302 \$ et 973 \$ pour les années 1983, 1984 et 1985. La marge brute par unité des ventes de la société Ford a totalisé 157 \$ en 1983 et 467 \$ en 1984, mais elle a chuté à 328 \$ en 1985, comparativement à des pertes par unité de 453 \$ et de 359 \$ respectivement en 1981 et en 1982. La société Chrysler a déclaré des résultats légèrement supérieurs à ceux de Ford : 294 \$ en 1983, 507 \$ en 1984 et 370 \$ en 1985. Enfin, la marge brute par unité supérieure de la société GM tient au succès des modèles à traction avant de taille intermédiaire.

Le relèvement soutenu de l'industrie nord-américaine de l'automobile, amorcé en 1983, et les profits records enregistrés par celle-ci ont eu pour effet d'améliorer considérablement sa situation financière. Les efforts spectaculaires déployés depuis 1979-1980 pour restreindre les coûts se poursuivent, et l'industrie a réussi à les maîtriser efficacement, comme le révèle l'analyse qui précède.

Le tableau 6 illustre l'incidence des mesures de contrôle des coûts prises par les trois grands constructeurs canadiens de véhicules, en ce qui concerne les frais de personnel par unité des ventes (compte tenu des expéditions nationales, des exportations et des importations). Les frais de personnel des trois grands constructeurs par unité des ventes, exprimés en dollars courants, sont demeurés quasi-inchangés entre 1981 et 1985. Les frais de personnel exprimés en un pourcentage des recettes issues des ventes sont un autre indicateur pouvant servir à évaluer les mesures prises par l'industrie pour comprimer les coûts salariaux. Il ressort clairement du tableau 6 qu'une

baisse de plus de deux points de pourcentage ou d'environ 21,8 p. 100 a touché les frais de personnel, exprimés en pourcentage des ventes des trois grands constructeurs canadiens de véhicules, qui sont passés de 10 p. 100 en 1981 à 7,8 p. 100 en 1985. Ce ratio devrait croître en 1986 grâce à l'amélioration suivie de la productivité des travailleurs.

TABLEAU 6

Frais de personnel et recettes
Trois grands constructeurs d'automobiles
1981-1985

	Unités vendues (en milliers)	Produit des ventes (en mil- lions de dollars)	Emploi	Frais de personnel (en mil- lions de dollars)	Frais de personnel/ unité vendue (dollars)	Frais de personnel/ employé (dollars)	Frais de personnel en tant que pour- centage des ventes
1981	1 686	17 380	66 396	1 734	1 028,47	26 116	9,98
1982	1 576	18 083	60 579	1 720	1 091,37	28 393	9,51
1983	2 036	24 323	68 938	2 128	1 045,19	30 868	8,75
1984	2 471	31 997	73 639	2 564	1 037,64	34 819	8,01
1985	2 692	37 180	75 962	2 899	1 076,89	38 164	7,80

Source : États financiers des entreprises.

TENDANCES DE LA PRODUCTIVITÉ

Les gains de productivité continueront de jouer un rôle de premier plan dans les efforts que déploie l'industrie canadienne des véhicules pour atteindre ses ambitieux objectifs de contrôle des coûts. Le tableau 7 présente le niveau de productivité de l'industrie canadienne des véhicules (nombre de véhicules produits par employé) entre 1981 et 1985. Ce nombre a augmenté de façon spectaculaire, passant de 23,1 en 1981 à 30,2 en 1985, une hausse impressionnante de 30 p. 100 dans la productivité de la main-d'oeuvre. Ces chiffres ont toutefois subi une importante distorsion vers le haut, étant donné le nombre considérable d'heures supplémentaires exécutées par les employés pour répondre à la demande accumulée de véhicules en 1984 et en 1985.

TABLEAU 7

Production canadienne par employé
Trois grands constructeurs d'automobiles
1981-1985

	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
Production de véhicules (en milliers)	1 281	1 236	1 502	1 830	1 930
Emploi	55 500	51 400	55 900	59 400	63 900
Véhicules/Employé	23,1	24,1	26,9	30,8	30,2

Source : États financiers des entreprises et rapports de la société Ward.

La mesure appropriée serait évidemment les heures-personnes exécutées par employé, ce qui donnerait une appréciation plus exacte des changements au chapitre de la productivité. On n'a cependant pas facilement accès à ces données; aussi se sert-on du nombre de véhicules produits par employé pour obtenir une approximation des fluctuations de la productivité au fil des ans.

Ces résultats démontrent que le rendement par travailleur atteint actuellement un sommet dans l'histoire de l'industrie. Il augmentera encore, bien que modérément, au cours des prochaines années, semble-t-il, car les constructeurs d'automobiles nord-américains continueront de s'efforcer d'améliorer leur compétitivité afin de résoudre le problème des importations étrangères. L'industrie pourra accroître sa productivité à mesure qu'elle intensifiera son recours à de nouvelles méthodes et à de nouveaux procédés comme la conception et la fabrication assistées par ordinateur (CAO/FAO), la robotique, les techniques d'assemblage modulaire, le système de livraison juste à temps et la réorganisation des régimes de travail.

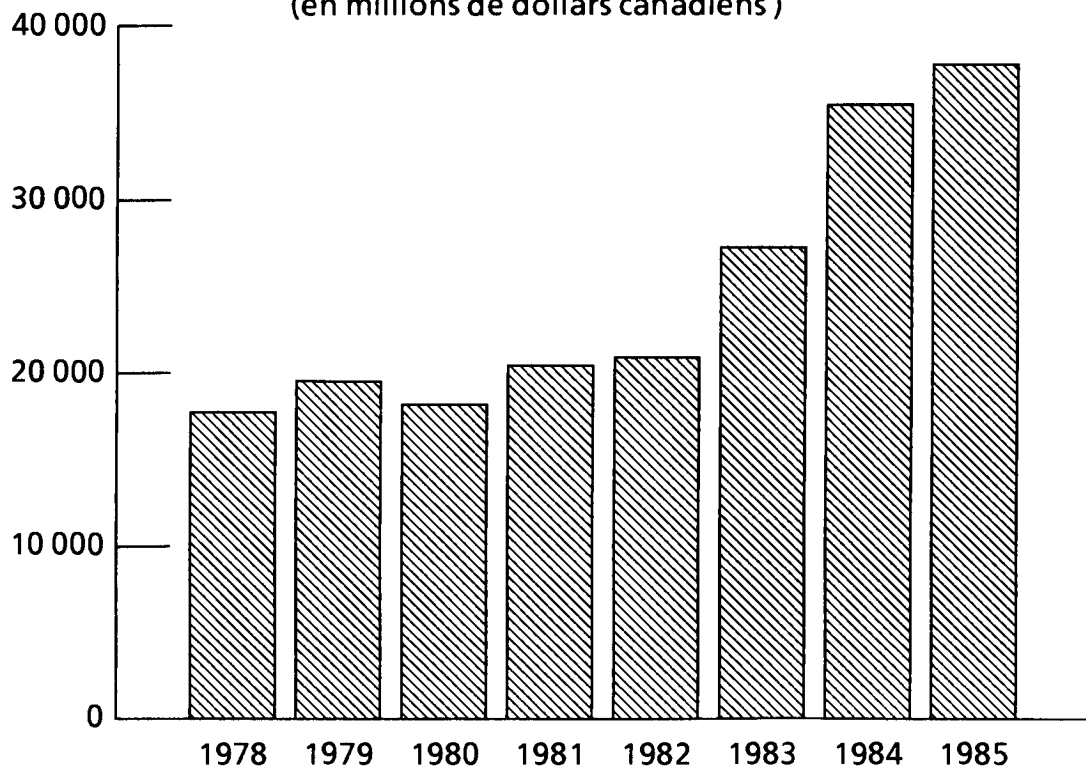
PERFORMANCE FINANCIÈRE DES CONSTRUCTEURS CANADIENS D'AUTOMOBILES

Pour la troisième année consécutive, la performance financière des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles a été bonne. En 1985, elle était à peine inférieure à celle de l'année précédente où des recettes nominales et des fonds autogénérés records avaient été enregistrés. Tous les grands indicateurs financiers se rapportant à ces entreprises ont continué de s'améliorer.

Le chiffre d'affaires net des quatre grands (General Motors, Ford, Chrysler et American Motors) a augmenté de 6,5 p. 100, passant de 35,5 milliards de dollars en 1984 à 37,8 milliards de dollars en 1985.

Graphique 7

VENTES NETTES DES QUATRE GRANDES ENTREPRISES
D'ASSEMBLAGE DU CANADA
1978 - 1985
(en millions de dollars canadiens)



Leur revenu net a baissé de 38,2 p. 100 et se chiffrait à 993 millions de dollars en 1985, comparativement à 1,6 milliard en 1984. Il est encore considéré comme élevé selon les normes de l'industrie. En pourcentage des ventes, le revenu net des quatre grandes entreprises canadiennes réunies a été de 2,6 p. 100, contre 4,5 p. 100 en 1984 et 3,9 p. 100 en 1983 (tableau 8). En rétrospective, le revenu net s'est chiffré à 946 millions de dollars en 1983, alors que l'agrégat des pertes consécutives des trois années de récession qu'ont été 1980, 1981 et 1982 s'est élevé à 569 millions de dollars. En 1978 et 1979, années jugées les meilleures dans l'histoire récente, les quatre grands ont affiché un revenu net de 209 millions et de 192 millions de dollars respectivement.

TABLEAU 8

Performance financière des quatre grandes entreprises
d'assemblage du Canada
1978-1985
(en millions de dollars)

Année	Chiffre d'affaires net	Revenu net (perte)	Revenu net (perte) en % des ventes	Dépenses immobilisées - usine et matériel*	Fonds de roulement	Dettes à long terme
1978	17 784	209	1,18	445	847	55
1979	19 635	192	0,98	586	700	164
1980	18 322	(217)	(1,18)	1 170	533	709
1981	20 590	(168)	(0,82)	1 288	242	1 363
1982	21 014	(184)	(0,87)	606	(735)	595
1983	27 413	946	3,87	882	313	407
1984	35 465	1 609	4,54	489	1 031	108
1985	37 763	993	2,63	948	1 394	15

* Y compris l'outillage spécial des quatre entreprises et les investissements de Ford Canada à l'étranger.

Source : Rapports annuels du ministère de l'Expansion industrielle régionale et des entreprises.

Le fonds de roulement, qui représente l'excédent de l'actif à court terme sur le passif à court terme, est passé de 1 031 millions de dollars en 1984 à 1 394 millions de dollars en 1985 même si les bénéfices nets des quatre grands, qui étaient de 1 609 millions de dollars en 1984, sont tombés à 993 millions en 1985. La hausse du fonds de roulement est due en grande partie au fait que les entreprises avaient remboursé la presque totalité de leurs dettes en 1983 et en 1984 et investi une part considérable de leurs bénéfices dans le fonds de roulement.

La nécessité de dépenser d'énormes capitaux, conjuguée aux pertes sans précédent subies par l'industrie entre 1980 et 1982, a contraint les quatre grands constructeurs de véhicules canadiens à emprunter des sommes records. Cependant, grâce aux bénéfices exceptionnels réalisés en 1983 et en 1984, ils ont pu régler une importante partie de leurs dettes et accroître suffisamment leur trésorerie ainsi que leur fonds de roulement pour faire les investissements à court et à long terme qui s'imposaient.

Dépenses immobilisées

Le cycle de dépenses immobilisées a repris en 1985 après un ralentissement marqué en 1984. En effet, cette année-là, les dépenses engagées par les quatre grands pour les usines et le matériel, qui étaient de 489 millions de dollars en 1984, ont été brusquement portées à 948 millions de dollars. L'industrie aborde à l'heure actuelle un nouveau cycle d'investissement. L'achèvement du projet GM-10 à Oshawa et l'implantation de l'usine d'AMC à

Brampton constitueront les plus gros investissements des constructeurs canadiens d'automobiles au cours des années à venir.

Rendement de l'actif

L'actif total des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles (GM, Ford et Chrysler) est passé de 7,7 milliards de dollars en 1984 à 8,9 milliards de dollars en 1985, ce qui représente une hausse de 15 p. 100. Par ailleurs, les bénéfices nets se sont chiffrés à 1 030 millions de dollars en 1985 comparativement à 1 514 millions de dollars l'année précédente. Par conséquent, en pourcentage de l'actif, les bénéfices nets ont baissé de 19,5 p. 100 en 1984 à 11,6 p. 100 en 1985. Cependant, ce ratio se compare favorablement avec celui d'autres industries manufacturières canadiennes. Les impôts plus élevés, le financement au rabais, la pression de la concurrence étrangère au chapitre des prix et l'augmentation de divers coûts d'exploitation sont les principaux responsables de la baisse des bénéfices nets et des ratios de rentabilité enregistrée en 1985.

TABLEAU 9

Rendement de l'actif des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles 1984-1985

	<u>1985</u>	<u>1984</u>
Actif total (en millions de dollars)	8 908	7 746
Bénéfices nets (en millions de dollars)	1 030	1 514
Bénéfices nets en pourcentage de l'actif	11,6	19,5

Source : Rapports des entreprises, 1985.

Les performances des quatre grands ont été très différentes les unes des autres. Dans la partie qui suit, on trouvera une analyse du bilan de chaque entreprise.

General Motors

Pour General Motors du Canada, 1985 a été une autre année record sur le plan de la performance. Le chiffre d'affaires de 18 993 millions de dollars jamais atteint encore a dépassé le chiffre record de 16 300 millions de dollars enregistré l'année précédente. Le revenu net a cependant baissé à 713 millions de dollars comparativement au chiffre record de 881 millions de dollars de 1984. En conséquence, le revenu net en pourcentage des ventes a été de 3,8 p. 100, soit quelque peu inférieur à celui de 1984 (5,4 p. 100). Ce déclin est dû principalement à la hausse de certains coûts liés notamment aux faibles taux de financement et à d'autres programmes d'encouragement qu'offre cette société pour stimuler les ventes et maintenir sa part du marché. En témoigne le fait que les dépenses liées à la vente et à l'administration générale ont augmenté d'environ 95 millions de dollars (soit

33,5 p. 100), tandis que les coûts se rapportant aux ventes et à d'autres dépenses de fonctionnement affichaient une hausse de 20,5 p. 100.

La production et les ventes d'unités ont également enregistré en 1985 des niveaux jamais atteints dans le passé. Malgré la fermeture de l'usine d'assemblage n° 1 d'Oshawa pendant sa reconversion à la production de voitures à traction avant en janvier et en février 1985 et la fermeture d'une journée à l'usine de Sainte-Thérèse pour rendre la chaîne d'assemblage plus rapide, GM a établi un record de production en fabriquant 562 083 voitures de tourisme et 279 363 camions et autobus. La production de véhicules s'est chiffrée à 16 000 unités de plus par rapport au record atteint en 1984 où 826 000 véhicules GM étaient fabriqués.

GM du Canada a vendu 537 000 voitures de tourisme et camions en 1985. Ce chiffre représente 60 000 unités de plus qu'en 1984, soit une hausse de 12,6 p. 100, et les volumes réunis de production et de vente les plus élevés depuis 1980.

Le niveau de l'emploi et les frais de personnel n'ont jamais été aussi élevés qu'en 1985 où plus de 4 000 travailleurs sont venus grossir les effectifs. En décembre, en effet, la société dénombrait 48 100 employés, une augmentation de 2 700 par rapport au 31 décembre 1984 où elle en comptait un nombre record de quelque 45 400. En 1985, les frais de personnel ont presque atteint 1,7 milliard de dollars, ce qui représente 15,6 p. 100 de plus que l'année précédente (1,5 milliard).

Investissement

En 1985, GM a engagé 541 millions de dollars dans l'implantation d'usines et l'acquisition de matériel et a, en outre, consacré 133 millions de dollars à l'achat d'outillage spécialisé. En 1984, ces investissements ont été respectivement de 185 millions et de 83 millions de dollars. Les mises de fonds de GM en 1985 ont été les deuxièmes en importance depuis 1981, année où les sommes investies en vue de moderniser ses installations et de perfectionner ses gammes de produits étaient de l'ordre de 798 millions de dollars. Depuis 1981, GM a placé 1,8 milliard de dollars dans la construction d'usines et l'achat de matériel au Canada (dépenses d'outillage exclues), démontrant ainsi sa volonté arrêtée de contribuer à la croissance économique du pays.

Outre les 800 millions de dollars engagés au titre des dépenses immobilisées, plus de 2 milliards seront consacrés à l'agrandissement et à la modernisation des installations d'assemblage de General Motors du Canada à Oshawa, où seront mis en place des systèmes de fabrication synchronisés d'avant-garde appelés Autoplex GM. Ces travaux permettront d'atteindre des niveaux élevés de qualité et de réaliser d'importantes économies dans le transport et la manutention des pièces.

Atelier des presses

Dans le cadre de l'Autoplex GM, la société procédera à l'établissement d'un atelier des presses contigu aux usines d'assemblage de voitures et de

camions et à l'atelier de peinture d'Oshawa. Par cette mesure, la société s'éloigne sensiblement des méthodes traditionnelles d'emboutissage du métal et offrira d'importants débouchés à l'industrie canadienne de l'acier.

Investissement dans les usines de pièces

GM du Canada consacre en outre 344 millions de dollars à la production, d'ici à 1987, de moteurs V-6 et V-8 perfectionnés à injection monopoint et multipoints. Les ateliers de moulage du métal et de fabrication de moteurs et d'essieux de Saint Catharines forment les installations de production de pièces d'automobiles les plus vastes du Canada, avec une superficie de plus de 325 150 m² (3,5 millions de pieds carrés). L'usine de Saint Catharines, avec près de 10 000 employés, fait de GM le plus gros employeur de la péninsule du Niagara. Non seulement elle approvisionne l'usine d'assemblage de GM au Canada, mais elle contribue aussi dans une large mesure aux exportations canadiennes grâce à ses ventes aux usines GM situées aux États-Unis.

Ateliers de boîtes de vitesses et de garnitures de Windsor

GM du Canada emploie plus de 6 000 travailleurs dans ses ateliers de fabrication de boîtes de vitesses et de garnitures de Windsor. En 1986, elle a dépensé 31 millions de dollars pour accroître le rendement de l'atelier de boîtes de vitesses. L'atelier de garnitures a fonctionné à pleine capacité en 1985; un nouveau produit important de cet atelier, le système de siège, a été ajouté au centre d'assemblage Hamtramck de Détroit au début de l'année de fabrication 1986.

Une somme additionnelle de 18 millions de dollars a été dépensée à l'usine d'assemblage de voitures à Sainte-Thérèse en 1985-1986 afin d'accroître la vitesse de la chaîne de montage de 42,5 à 46 unités l'heure.

Ford du Canada Limitée

Ford du Canada Limitée a également augmenté, pour la troisième année consécutive, sa production et ses ventes. La production de voitures et de camions a atteint des niveaux sans précédent dans l'histoire de la société. Celle-ci a en effet produit 657 000 voitures et camions en 1985, comparativement à 595 000 véhicules en 1984, soit une hausse de 10,4 p. 100.

De même, les ventes de voitures et de camions au Canada ont affiché une hausse de 20,5 p. 100, passant de 264 000 unités en 1984 à 318 000 unités en 1985. De 9 423 millions de dollars qu'il était en 1984, le chiffre d'affaires a augmenté de 1 716 millions de dollars, soit de 18,2 p. 100, pour atteindre 11 139 millions de dollars en 1985. Cet accroissement du chiffre d'affaires témoigne de la forte demande qui se maintient tant au Canada qu'aux États-Unis.

Les bénéfices nets de Ford en 1985 se sont élevés à 179 millions de dollars, un recul par rapport aux 352 millions de l'année précédente. Cette diminution des bénéfices nets est à nouveau attribuable à des postes de dépenses extraordinaires comme le retour de la société au plein taux d'imposition, celle-ci ayant atteint le taux d'imposition réel de 50 p. 100. Le bénéfice

net plus élevé affiché par la société en 1984 était dû à un recouvrement d'impôts extraordinaire de 134 millions de dollars. En conséquence, le rendement de l'actif de Ford (bénéfices nets en pourcentage de l'actif) a été de 6 p. 100 en 1985 comparativement à 12,7 p. 100 en 1984.

Les taux de change défavorables suscités par l'affaiblissement du dollar canadien, les coûts plus élevés des programmes d'encouragement à la vente reflétant les conditions concurrentielles du marché et les coûts liés à l'introduction de nouveaux modèles ont contribué au déclin des profits. Cependant, ces facteurs ont été partiellement neutralisés par l'augmentation des ventes de véhicules et l'amélioration des méthodes de fabrication.

Ford a maintenu un niveau élevé d'emploi. En 1985, elle a employé 15 500 au Canada, ce qui était légèrement inférieur aux 15 800 de 1984, mais bien supérieur aux 12 400 de 1981, année où le niveau de l'emploi a été le plus bas. Il convient de mentionner, cependant, qu'il est peu probable que l'emploi atteigne jamais le niveau record de 18 700 enregistré en 1978, et ce, en raison de la hausse des niveaux de productivité résultant d'une grande utilisation de capitaux et de facteurs d'ordre technologique.

Les livraisons de voitures de tourisme par les concessionnaires de Ford en 1985 se sont chiffrées à 193 319 unités, ce qui représente une augmentation de 30 867 unités, ou de 19 p. 100 par rapport à 1984. En 1985, les ventes de voitures de Ford ont atteint leur plus haut niveau depuis 1979, et la Ford Tempo, vendue à 47 692 exemplaires, a été la voiture de fabrication nord-américaine la plus vendue au Canada. Les ventes réunies des modèles Tempo et Topaz ont atteint le chiffre de 71 267 unités, soit une augmentation de 47,3 p. 100 par rapport à 1984. En 1985, Ford a cessé progressivement de fabriquer les voitures LTD et Marquis, à l'exception des modèles Crown Victoria et Grand Marquis, et les a remplacées par les nouvelles Taurus et Sable introduites vers la fin de décembre 1985. Les ventes de camions de Ford du Canada ont été tout aussi impressionnantes; en effet, 115 184 unités ont été vendues en 1985, contre 90 131 en 1984, soit une hausse de 28 p. 100.

Chrysler Canada

Pour la quatrième année consécutive, Chrysler Canada a accru ses niveaux de production et de ventes de véhicules. En 1985, les ventes ont augmenté de 11 p. 100, passant de 6,3 milliards de dollars qu'elles étaient en 1984 à 7 milliards de dollars. Les bénéfices d'exploitation sont passés de 282 millions de dollars en 1984 à 221 millions en 1985 et les bénéfices nets se sont élevés à 138 millions de dollars contre 281 millions en 1984 et 119 millions en 1983, et ce, en raison du retour de Chrysler au plein statut de contribuable. Si des bénéfices nets plus élevés avaient été enregistrés en 1984, c'est en grande partie à cause de la présence d'un poste extraordinaire, à savoir l'utilisation du solde du report créditeur d'impôt et le rétablissement du report débiteur d'impôt de 104 millions de dollars, comparativement à 14 millions en 1985.

Le fonds de roulement de Chrysler, qui était de 186 millions de dollars en 1984, est passé à 298 millions de dollars en 1985. Cette augmentation découle

encore principalement de la réduction de la dette accumulée pendant la récession de 1980 à 1982 à la suite des lourdes pertes subies durant cette période et des nouveaux investissements requis alors pour moderniser les usines existantes et introduire de nouvelles gammes de produits.

Les usines d'assemblage et de pièces de Chrysler Canada ont continué de fonctionner à pleine capacité tout au long de 1985. Cette année-là, 249 043 véhicules ont été expédiés au Canada et 347 501 unités ont en outre été exportées, ce qui représente une production totale de 596 544 unités, ou une augmentation de 6 p. 100 par rapport aux 562 754 véhicules vendus en 1984. Cet accroissement du chiffre d'affaires reflète une demande forte et soutenue et l'acceptation, par le consommateur, des Magic Wagons et des mini-fourgonnettes de Chrysler construits à Windsor, et ce, malgré la mise sur le marché des nouveaux modèles Ford et General Motors.

A l'usine d'assemblage de Windsor, la production a été relevée à deux reprises en 1985 pour atteindre le niveau actuel de 1 024 Magic Wagons et mini-fourgonnettes par jour, à l'aide de deux équipes. A la suite des travaux de modernisation et d'agrandissement de 35 millions de dollars effectués à l'usine de Pillette, la production de wagons a été portée de 448 à 496 véhicules par jour, à l'aide également de deux équipes. Les expéditions de pièces à l'atelier de Chrysler à Ajax, qui produit des garnitures intérieures souples pour toutes les usines d'assemblage de véhicules de cette société en Amérique du Nord, ont augmenté de 7 p. 100.

L'emploi chez Chrysler Canada s'est maintenu à un niveau élevé, le nombre d'employés étant de 12 356 en 1985, comparativement à 12 448 en 1984 et à 12 028 en 1983. En 1981 et en 1982, Chrysler comptait respectivement 10 920 et 11 176 employés.

En octobre 1985, la société a négocié un contrat historique de deux ans avec les Travailleurs canadiens de l'automobile, syndicat nouvellement indépendant. En vertu du nouveau contrat, tous les employés et retraités admissibles de Chrysler Canada ont reçu une gratification de 1 000 \$ et ont pu prendre possession des actions que la société leur avait accordées en vertu du Programme d'actions au nom des employés.

American Motors du Canada

Parmi les quatre grands constructeurs canadiens d'automobiles, American Motors du Canada a été le seul à afficher une perte nette -- de 37,1 millions de dollars -- en 1985, alors qu'il avait enregistré des profits de 9,3 millions de dollars en 1984. Dans l'ensemble, les ventes ont baissé de 23,5 p. 100, passant de 771 millions de dollars en 1984 à 590 millions en 1985. Les pertes nettes consolidées de la société se sont chiffrées à 125 millions de dollars en 1985, comparativement à des profits de 15,5 millions de dollars en 1984. Les pertes nettes résultant des activités canadiennes ont représenté 6,3 p. 100 des ventes totales au Canada, tandis que les pertes nettes de la société dans son ensemble ont représenté 3,1 p. 100 des ventes consolidées.

Les pertes subies par la société en 1985 résultent en grande partie de la gamme restreinte de ses produits et de sa forte dépendance à l'égard du marché

de la voiture de tourisme mini-compacte. Les ventes des modèles Alliance et Encore ont sensiblement baissé en comparaison de celles de 1984, vu la concurrence très vive des producteurs d'outre-mer, plus précisément du Japon et de la Corée.

Les ventes de Jeep d'American Motors ont cependant été fortes et, aux États-Unis et au Canada, elles ont atteint le nombre record de 192 835 en 1985. La société a élargi sa gamme de Jeep en 1985 en lui ajoutant le modèle Comanche, camionnette à quatre roues motrices, qui s'est mérité un prix.

Afin d'élargir la gamme de ses produits, la société avance à grands pas dans la réalisation de son important programme de mise au point de produits en construisant à Brampton, en Ontario, une toute nouvelle usine d'assemblage à la fine pointe de la technologie. La société a l'intention d'y fabriquer une nouvelle voiture intermédiaire des plus perfectionnées et de pénétrer ainsi ce segment plus rentable et en plein essor du marché nord-américain de la voiture de tourisme. Elle songe en outre à importer d'Europe, en grande quantité, au début de 1987, une gamme complète de voitures compactes ainsi qu'une voiture sport très performante, la Renault Alpine. Cette expansion de sa gamme de produits devrait permettre à American Motors d'entrer dans le courant d'activité dominant du marché de l'automobile. La société projette d'investir 2 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années dans les installations, l'équipement et l'outillage qu'elle possède en Amérique du Nord.

CHAPITRE III

CONDITIONS DE LA PERFORMANCE ET DE LA COMPÉTITIVITÉ

DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DES PIÈCES D'AUTOMOBILES

ÉLÉMENTS EXTÉRIEURS

L'industrie nord-américaine des véhicules et des pièces d'automobiles subit actuellement des changements sans précédent. L'internationalisation rapide de l'industrie de l'automobile apporte des éléments nouveaux qui modifieront la façon dont celle-ci fonctionnait dans le passé. L'intensification de la concurrence étrangère, en particulier celle du Japon et de plusieurs pays en développement a mené à l'introduction de techniques et de procédés nouveaux ainsi qu'à l'adoption du système de livraison juste à temps en vue de réduire les coûts de production.

Le climat de concurrence qui existe suscitera au cours de la prochaine décennie des changements révolutionnaires dans le secteur des pièces d'automobiles. Le nombre de manufacturiers nord-américains d'équipement d'origine (EO) s'amenuisera probablement à mesure que les producteurs de véhicules nord-américains traditionnels achèteront des pièces et des petits véhicules en quantité toujours plus grande au Japon et dans les pays en développement à faibles coûts de production ainsi qu'à leurs filiales d'outre-mer. Les grandes sociétés multinationales de fabrication de pièces situées aux États-Unis suivent la même voie puisqu'elles établissent des relations commerciales et de nouvelles coentreprises avec des producteurs d'outre-mer.

Ainsi verrons-nous se nouer de nouveaux liens entre les fabricants et les fournisseurs. Actuellement, les fabricants d'automobiles réduisent leur intégration verticale afin de relever le défi de la concurrence et confient à des fournisseurs bon nombre des fonctions qu'ils exécutaient eux-mêmes dans le passé. En retour, ils sont prêts, dans bien des cas, à leur accorder des contrats à long terme pour leur permettre de justifier les énormes investissements de capitaux qu'exigent de telles activités. Il importe cependant de ne pas oublier que seules les grandes multinationales indépendantes sont capables d'effectuer ce genre d'investissement. Pour ce qui est des petits et des moyens producteurs de pièces, l'avenir s'annonce sombre puisqu'ils n'ont ni la capacité financière ni les techniques nécessaires pour entreprendre des démarches d'aussi longue haleine. Certains pays en voie de développement, vendant à la fois au marché des pièces d'équipement d'origine et à celui des pièces de rechange, viennent encore aggraver leurs problèmes en grugeant le marché de ces producteurs grâce à leurs ventes de pièces de construction facile à bas coût de production.

STRUCTURE DU SECTEUR CANADIEN DES PIÈCES D'AUTOMOBILES

L'industrie canadienne des pièces d'automobiles se divise en 3 groupes : les usines de pièces des fabricants de véhicules, les fabriques indépendantes de pièces en propriété canadienne ou les fabriques indépendantes de pièces en propriété étrangère.

Il existe deux grandes catégories de pièces manufacturées : celle des pièces d'équipement d'origine (EO) utilisées dans la fabrication de nouveaux véhicules et celle des pièces de rechange destinées au marché de remplacement.

Trois grands producteurs de véhicules (GM, Ford et Chrysler) composent le secteur des pièces maison. Les pièces d'équipement d'origine fabriquées par les grandes sociétés d'assemblage ont représenté plus de 40 p. 100 de la production totale de pièces d'équipement d'origine au Canada en 1984. Les pièces maison sont généralement des composantes de grande valeur comme les moteurs et les boîtes de vitesses. GM, la plus grande des trois sociétés susmentionnées, produit environ 75 p. 100 de toutes les composantes dont elle a besoin, Chrysler en produit 30 p. 100 et Ford, qui se situe entre les deux, en fabrique 50 p. 100. A l'heure actuelle, toute la production de moteurs et de boîtes de vitesses d'automobile est assurée par les fabricants de véhicules.

Les fournisseurs indépendants de pièces vont des grandes multinationales aux petits ateliers. Parmi eux, 12 grands fournisseurs multinationaux d'équipement représentent près de 20 p. 100 de la production totale de pièces d'équipement d'origine, alors que quelque 450 sociétés (dont environ la moitié sont de propriété canadienne) produisent le reste. En 1984, les entreprises à propriété exclusivement canadienne ont été à l'origine d'environ 13,4 p. 100 de l'ensemble de la production. Au sommet de l'échelle, ces fabricants font des produits complexes et de grande valeur comme les essieux et les boîtes de vitesses de camions ainsi que des pièces de moteurs. A la base de l'échelle, les ateliers manufacturent des composantes courantes pour les fabricants de véhicules. Géographiquement, l'industrie est concentrée dans le sud de l'Ontario et plus de 90 p. 100 de sa production est exportée vers les États-Unis.

TABLEAU 10

Structure de l'industrie canadienne des pièces d'automobiles

	1981		1984*	
	Valeur des livraisons (en millions de dollars)	Part (%)	Valeur des livraisons (en millions de dollars)	Part (%)
Production maison	2 016	41,3	4 624	45,2
Propriété étrangère	2 326	47,7	4 236	41,4
Propriété canadienne	537	11,0	1 371	13,4
Total	<u>4 879</u>	<u>100,0</u>	<u>10 231</u>	<u>100,0</u>

* Prévisions de l'AFPAC.

L'enquête spéciale (tableau 10) de l'Association des fabricants de pièces d'automobiles canadiens (AFPAC) indique que la part de livraisons de pièces maison des quatre grands est passée de 41,3 p. 100 en 1981 à 45,3 p. 100 en 1984. La demande accumulée de véhicules au Canada et aux États-Unis depuis

1983 a suscité une augmentation de cette production pour la consommation canadienne et pour l'exportation vers les États-Unis. La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a également fourni un avantage concurrentiel non négligeable aux fabricants canadiens de pièces. Les estimations préliminaires laissent supposer que la part relative de la production interne continue de progresser. De même, la part relative des producteurs indépendants de pièces en propriété exclusivement canadienne croît aussi et a enregistré une hausse notable, passant de 11 p. 100 en 1981 à 13,4 p. 100 en 1984.

Deux grandes sociétés canadiennes indépendantes, Magna International et A.G. Simpson, sont à l'origine de la presque totalité de cette augmentation. La production de pièces au Canada par des sociétés indépendantes en propriété étrangère n'a cependant pas progressé au même rythme que la production interne de pièces par les sociétés indépendantes en propriété exclusivement canadienne. En conséquence, la part relative de la production des sociétés indépendantes en propriété étrangère a baissé de 47,7 p. 100 en 1981 à 41,4 p. 100 en 1984.

Performance du secteur

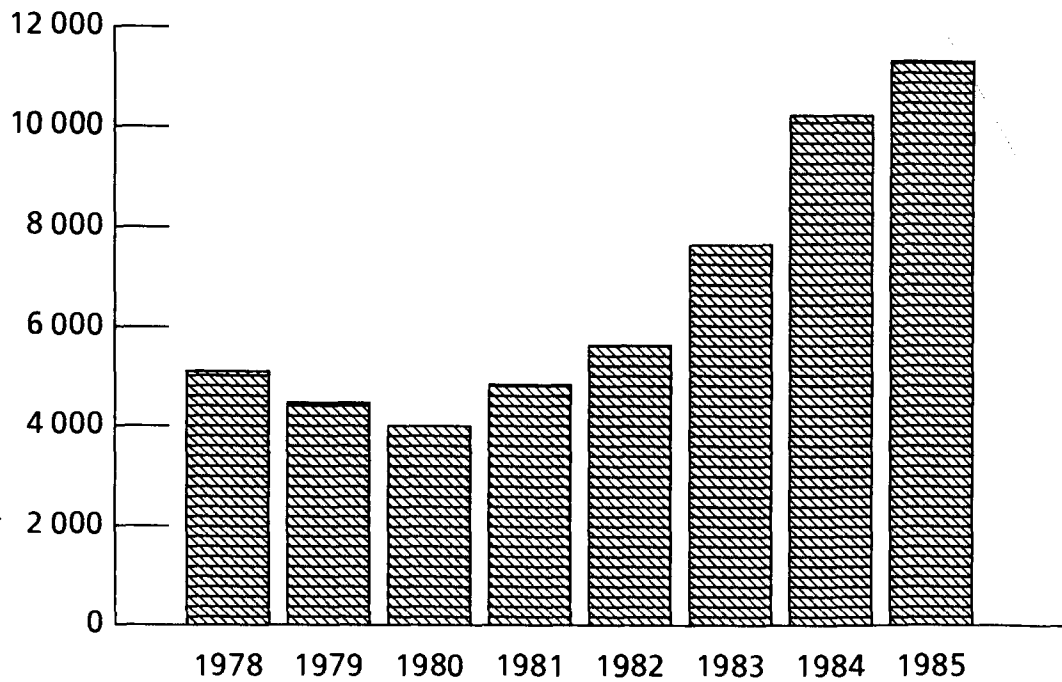
Les fabricants canadiens de pièces d'automobiles ont affiché une performance vigoureuse en 1985. La reprise du secteur des pièces a été parallèle à celle de l'industrie de fabrication de véhicules, la demande accumulée de véhicules en Amérique du Nord se maintenant pendant trois années consécutives. Le niveau record de production de véhicules a contribué au maintien de la forte demande de pièces et de composantes d'automobiles des deux côtés de la frontière.

LIVRAISONS DE PIÈCES D'AUTOMOBILES

La valeur des livraisons de pièces d'automobiles canadiennes a atteint un nouveau sommet en 1985. Elle s'est chiffrée en effet à 11 348 millions de dollars (courants), une augmentation de 10,9 p. 100 par rapport à l'année précédente où elle était de 10 232 millions. La faiblesse du dollar canadien par rapport à la devise américaine, conjuguée à une très forte demande de composantes et de pièces d'automobiles aux États-Unis, a eu pour effet d'accroître le volume des exportations canadiennes vers les États-Unis. Ces exportations ont augmenté de 11,9 p. 100 en 1985 par rapport à 1984 et ont plus que doublé depuis 1982. Plus de 90 p. 100 de la production canadienne de pièces d'automobiles ont été exportés vers les États-Unis en 1985.

Graphique 8

LIVRAISONS DE PIÈCES D'AUTOMOBILES AU CANADA
1978 - 1985
(en millions de dollars canadiens)



Investissement

Les dépenses immobilisées des fabricants canadiens de pièces d'automobiles entre 1978 et 1985 ont totalisé quelque 2,9 milliards de dollars. Elles ont été considérables entre 1979 et 1981 (environ 2 milliards de dollars), étant consacrées surtout aux grandes usines de fabrication de moteurs et de boîtes de vitesses, avant de fléchir brusquement en 1982 et en 1983.

TABLEAU 11

Investissement de capitaux dans l'industrie canadienne
des pièces d'automobiles, 1978-1985

<u>Année</u>	<u>Dépenses immobilisées</u> (en millions de dollars)
1978	201,4
1979	330,9
1980	786,9
1981	666,5
1982	189,8
1983	164,0
1984	203,2
1985	332,1

Source : Statistique Canada.

La plupart des dépenses immobilisées de l'industrie des pièces ont été consacrées à l'achat de machinerie et d'équipement afin de répondre à la demande de composantes légères et à la fabrication de pièces pour véhicules à quatre roues motrices. Les manufacturiers d'équipement d'origine ont également engagé des dépenses considérables pour remplacer l'outillage des usines et repenser leurs principales gammes de produits.

AVANTAGE DU CANADA A L'ÉGARD DES COÛTS

Dans la fabrication de véhicules et d'équipement, le Canada a continué de jouir d'un avantage non négligeable au chapitre du coût de la main-d'oeuvre par rapport aux États-Unis, grâce surtout au cours du change qui y est plus bas. Selon des données du Bureau des statistiques sur la main-d'oeuvre du ministère américain du Travail, le Canada bénéficie, par rapport aux États-Unis, d'un avantage d'environ 30 p. 100 à l'égard des coûts de la main-d'oeuvre dans la fabrication de véhicules et d'équipement. Aussi les exportations canadiennes de pièces d'automobiles vers ce pays devraient-elles demeurer fortes. Un facteur pourrait cependant influencer sur elles : la situation de surcapacité prévue dans le secteur de la fabrication de véhicules en Amérique du Nord, résultant principalement de la concurrence des importations et de l'intensification des activités d'assemblage de véhicules des fabricants d'outre-mer installés au Canada et aux États-Unis.

Au début, les sociétés étrangères d'assemblage de véhicules en Amérique du Nord ne pourront atteindre des niveaux de valeur ajoutée canadienne (VAC) comparables à ceux des fabricants nord-américains traditionnels et devront sans doute obtenir la plupart de leurs composantes auprès de leurs sociétés mères. La réévaluation à la hausse du yen en regard des devises canadienne et américaine devrait accélérer la croissance de la valeur ajoutée nord-américaine dans ces installations d'assemblage transplantées.

TENDANCES DE L'APPROVISIONNEMENT EXTERNE

Dans leurs efforts de réduction des coûts, les fabricants nord-américains de véhicules se tournent de plus en plus vers les fournisseurs indépendants de pièces, en particulier pour certaines pièces anciennement de fabrication interne. Cependant, la plupart de ces fournisseurs n'ont pas la capacité financière qu'il leur faudrait pour investir dans des composantes de grande valeur comme les moteurs, les boîtes de vitesses et d'autres composantes de transmission faisant appel aux techniques de pointe.

Au cours des cinq à sept dernières années, une tendance s'est dessinée en faveur de l'acquisition des principales pièces d'automobiles au Japon et dans les pays nouvellement industrialisés comme le Mexique, la Corée du Sud, le Brésil et Taiwan. Ces pays exportent maintenant sur le marché nord-américain de nombreuses composantes de grande valeur comme les moteurs et les boîtes de vitesses. Ford, GM et Chrysler importent certains de ces produits de leurs filiales du Japon, du Mexique et du Brésil. Cette tendance est démontrée dans le tableau 12.

TABEAU 12

Importations canadiennes de pièces d'automobiles
en provenance de pays choisis
(en millions de dollars)

	<u>1978</u>	<u>1985</u>
États-Unis	7 336,0	16 304,1
Mexique	11,1	534,2
Japon	40,4	359,8
Suède	45,7	99,7
Brésil	7,2	32,1
Taiwan	0,5	18,7
Hong Kong	0,7	3,4
Corée	0,1	14,2
Royaume-Uni	26,1	41,4
France	25,8	45,7
Allemagne de l'Ouest	24,9	85,1
Tous les autres pays	15,2	60,8
Total des importations	7 533,7	17 599,1
Total des importations non américaines	197,7	1 295,0

Source : Statistique Canada et AFPAC.

Les importations de pièces d'automobiles en provenance du Mexique sont passées de 11,1 millions de dollars en 1978 à 534,2 millions en 1985. Environ les deux tiers de ces importations consistent en des moteurs d'automobiles et des pièces de moteur fournis par la filiale de Ford Motor Co. située au Mexique. Ford importe également d'importantes pièces de Mazda, du Japon, dont Ford est en partie propriétaire. De même, les importations de pièces d'automobiles du Japon ont enregistré une croissance phénoménale, passant de 40,1 millions de dollars en 1978 à 359,7 millions en 1985. Cette année-là, les moteurs et les pièces de moteur composaient à peu près 58,5 p. 100 de ces importations. Chrysler Canada importe actuellement des moteurs de sa filiale, la société Mitsubishi, du Japon, pour l'assemblage de ses mini-fourgonnettes à Windsor, et General Motors importe des moteurs et d'autres composantes de grande valeur de sa filiale, Isuzu Motors, également du Japon.

Les importations en provenance du Brésil, qui étaient presque nulles en 1978, ont atteint quelque 32,1 millions de dollars en 1985. Celles de la Corée du Sud croissent rapidement, et consistent principalement en pièces de rechange devant alimenter le marché canadien en pleine expansion du service après vente des véhicules coréens. Les importations de pièces d'automobiles devraient progresser rapidement au cours des quelques prochaines années, à mesure que les sociétés japonaises et coréennes commenceront à assembler des voitures au Canada et à importer la plupart des pièces des sociétés mères.

A l'avenir, les importations proviendront de plus en plus d'usines étrangères appartenant aux fabricants de véhicules et aux fournisseurs de pièces des États-Unis. Cette tendance se manifeste déjà dans ce pays. En conséquence, les fournisseurs canadiens de pièces verront leur marché s'amenuiser, tant au Canada qu'aux États-Unis.

Selon une enquête menée par Arthur Andersen & Company auprès des acheteurs américains de pièces d'automobiles, le Japon est susceptible de dépasser, d'ici à 1990, le Canada comme source principale de composantes des voitures de fabrication américaine. Le Mexique et le Brésil augmentent eux aussi considérablement leur part du marché américain des pièces, surtout parce que les fabricants de véhicules américains ont déjà fait d'importants investissements dans les usines de moteurs et de composantes de ces pays.

Ces tendances iront en s'accélégrant au cours des quelques prochaines années. En conséquence, le déficit commercial du secteur canadien de l'automobile, plus précisément des véhicules et des pièces, accusera vraisemblablement une augmentation notable par rapport à tous les pays autres que les États-Unis.



CHAPITRE IV

CONTEXTE INTERNATIONAL

SYNOPSIS

En 1985, la production mondiale de voitures de tourisme, de camions et d'autobus a brisé le record de 42,3 millions de véhicules établi en 1978. La production mondiale de véhicules a été d'environ 44,8 millions d'unités en 1985, une hausse de 7,2 p. 100 par rapport aux 41,8 millions d'unités produits en 1984. La reprise amorcée en 1983 se poursuit. Notons que, cette année-là, la production mondiale atteignait 39,7 millions d'unités et que l'année précédente, au creux même de la récession, elle était de 36,1 millions d'unités.

TABLEAU 13

TENDANCES DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES
(en millions d'unités)

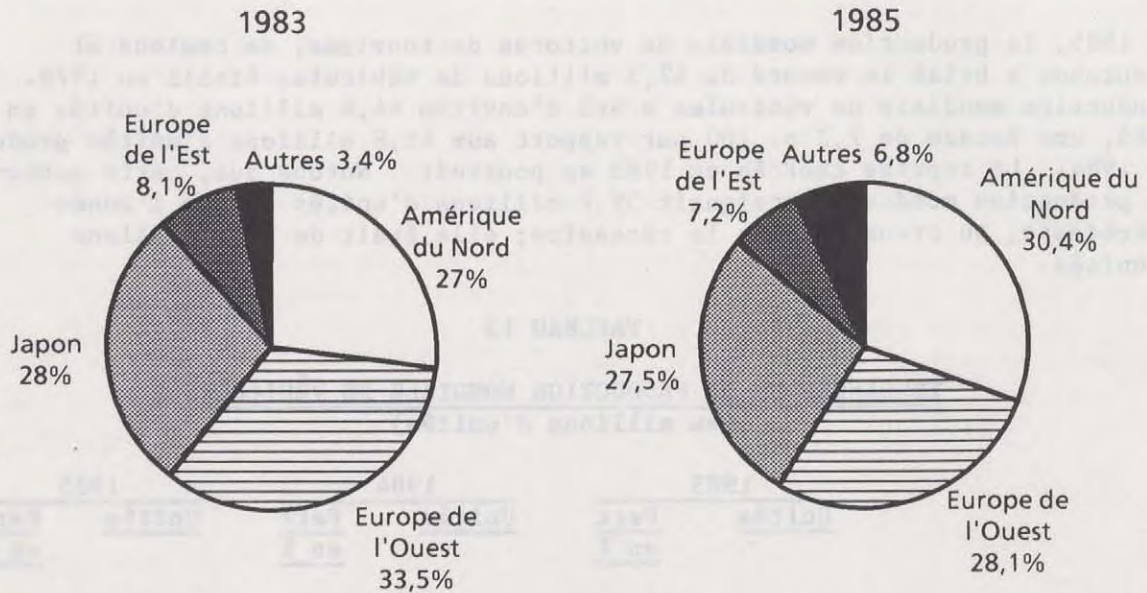
	1983		1984		1985	
	<u>Unités</u>	<u>Part en %</u>	<u>Unités</u>	<u>Part en %</u>	<u>Unités</u>	<u>Part en %</u>
Amérique du Nord (É.-U. et Canada)	10,7	27,0	12,8	30,6	13,6	30,4
Europe de l'Ouest	13,3	33,5	12,7	30,4	12,6	28,1
Japon	11,1	28,0	11,5	27,5	12,3	27,5
Europe de l'Est	3,2	8,1	3,0	7,2	3,2	7,2
Autres	1,4	3,4	1,8	4,3	3,1	6,8
TOTAL	39,7	100,0	41,8	100,0	44,8	100,0

Source : Rapport Ward, AJFA.

La reprise et l'essor économique ont été plus marqués en Amérique du Nord qu'en Europe, où la croissance économique a continué d'être lente. Aussi, la production et la vente de véhicules ont-elles été plus dynamiques en Amérique du Nord qu'en Europe.

Graphique 9

TENDANCES MONDIALES DE LA PRODUCTION DE VÉHICULES
(en millions d'unités)



En Amérique du Nord, la production de véhicules a augmenté de 6,3 p. 100 en 1985 par rapport à l'année précédente, comparativement à l'Europe de l'Ouest où elle est demeurée virtuellement inchangée avec 12,6 millions de véhicules en 1985, comparativement à 12,7 millions en 1984.

Au Canada et aux États-Unis, les ventes de voitures de tourisme sont passées de 11,4 millions en 1984 à 12,2 millions d'unités en 1985, une hausse de 7 p. 100. L'Europe de l'Ouest dans son ensemble a affiché une hausse de 3 p. 100 des ventes de voitures de tourisme, lesquelles sont passées de 10,2 millions d'unités en 1984 à 10,5 millions d'unités en 1985.

En Europe de l'Est, la production de véhicules a à peine augmenté en 1985, passant à 3,2 millions d'unités comparativement à 3 millions d'unités en 1984. Cette année-là, l'Europe de l'Est avait vu sa production fléchir par rapport à 1983, où elle était de 3,2 millions d'unités.

La production de véhicules japonais s'est accrue de près de 7 p. 100, passant de 11,5 millions d'unités en 1984 à 12,3 millions d'unités en 1985, réagissant ainsi au redressement de la demande des principaux marchés mondiaux. Le marché intérieur japonais est toutefois demeuré stagnant et les ventes de véhicules ont été de 5,6 millions d'unités en 1985, comparativement à 5,4 millions d'unités en 1984, soit une augmentation de 2,2 p. 100.

Ce sont les pays nouvellement industrialisés comme la Corée du Sud, le Mexique et le Brésil qui ont connu l'évolution la plus spectaculaire, la production d'automobiles y progressant à un rythme rapide. La production d'automobiles

en dehors des quatre principales régions - Amérique du Nord, Europe de l'Ouest, Europe de l'Est et Japon - a plus que doublé depuis 1983, passant de 1,4 millions d'unités cette année-là à 3,1 millions d'unités en 1985. Ces régions ont, en outre, doublé leur part de la production mondiale qui était de 3,4 p. 100 en 1983 pour passer à 6,8 p. 100 en 1985.

INDUSTRIE AMÉRICAINE DE L'AUTOMOBILE

L'industrie américaine de l'automobile a maintenu sa performance générale en 1985, affichant des niveaux de ventes et de production records. La reprise économique soutenue, conjuguée aux faibles taux d'inflation et d'intérêt, a fourni un climat propice, permettant d'intensifier la production et la vente de véhicules. Grâce aux mesures de réduction des coûts, l'industrie a pu réduire son seuil de rentabilité, générer des profits élevés et accroître sa capacité concurrentielle à l'égard des importations étrangères. Elle a diminué ses coûts et amélioré ses postes du bilan de façon spectaculaire depuis 1983.

Ventes

Aux États-Unis, les ventes de voitures et de camions américains et importés ont atteint le niveau record de 15,7 millions d'unités en 1985. Cela représente une hausse de 8,5 p. 100 par rapport au 14,5 millions de 1984. Les ventes dépassaient de 1,9 p. 100 le record de ventes de 15,4 millions d'unités établi en 1978.

Cependant, les producteurs traditionnels d'Amérique du Nord continuent de perdre une part du marché intérieur. Bien que les ventes des voitures et des camions qui y sont fabriqués aient augmenté de 5,2 p. 100 en 1985 pour atteindre 12,1 millions de véhicules (comparativement à 11,5 millions d'unités vendues en 1984), elles étaient quand même encore inférieures de près de 8 p. 100 aux 13,1 millions de véhicules vendus en 1978. Pendant ce temps, les ventes de voitures et de camions importés ont fait un bond de 20 p. 100 et ont atteint 3,6 millions d'unités en 1985, comparativement à 3 millions d'unités en 1984.

En 1985, les ventes de voitures de tourisme ont été de l'ordre de 11 millions d'unités, une hausse de 6 p. 100 par rapport à celles de 10,4 millions d'unités en 1984. Les voitures d'importation étrangère ont représenté 25,7 p. 100 de l'ensemble du marché des voitures de tourisme en 1985, les ventes de voitures importées totalisant 2,8 millions d'unités, comparativement à 2,4 millions en 1984. Les ventes de voitures fabriquées en Amérique du Nord se sont élevées à 8,2 millions en 1985 contre 8 millions en 1984. Ces chiffres se situent bien au-dessous du record de 9,7 millions d'unités établi en 1973.

Production

L'industrie américaine de l'automobile a produit 11,7 millions de voitures et de camions en 1985, y compris quelque 355 000 unités assemblées par les coentreprises Nissan, Honda et Toyota/GM. La production totale de véhicules

américains a progressé de 6,5 p. 100 (11,7 millions d'unités) en 1985 par rapport à 1984 (10,9 millions d'unités). Cependant, elle était encore inférieure au sommet atteint en 1978, année où 12 896 000 poids légers ont été fabriqués. Selon l'Association des fabricants de véhicules à moteur des États-Unis, l'intensification de l'activité de production dans ce pays a fait monter le taux d'utilisation de la capacité de l'industrie de l'automobile à 86 p. 100 en 1985, ce qui est à peu près 2 p. 100 de plus qu'en 1984. Le taux d'utilisation le plus élevé a été établi en 1978 et atteignait 89 p. 100.

Emploi

L'industrie américaine des véhicules et de l'équipement comptait 873 000 travailleurs en 1985, soit environ 6 000 de plus qu'en 1984, mais moins qu'en 1979, année record où l'industrie employait 990 000 travailleurs.

Rentabilité

Malgré une augmentation des ventes en dollars et en volume, les profits des trois grands de l'automobile ont chuté pour s'établir à 8,14 milliards de dollars en 1985, par rapport à 9,78 milliards en 1984. Les profits par actions ont également diminué et sont passés de 42,65 \$ à 35,29 \$, les trois fabricants ayant affiché une baisse. Cependant, American Motors a déclaré une perte de 125,3 millions de dollars pour 1985, alors qu'elle avait réalisé un profit de 15,5 millions de dollars en 1984.

Exportations japonaises

Bien que le gouvernement américain n'ait pas tenté de faire prolonger l'Accord de restriction volontaire (ARV) en vigueur depuis 1981, le gouvernement japonais a décidé unilatéralement de restreindre ses exportations de voitures aux États-Unis à 2,3 millions d'unités au cours de l'exercice financier 1985-1986, contre 1,8 million d'unités pendant l'exercice précédent.

Investissements étrangers

Un certain nombre de changements, tels que l'appréciation rapide du yen japonais, le sentiment protectionniste aux États-Unis et les restrictions rigoureuses imposées aux importations de voitures japonaises dans la plupart des pays d'Europe de l'Ouest ont forcé les fabricants de véhicules japonais à transférer une partie de leur production sur leurs marchés privilégiés, notamment l'Amérique du Nord.

En 1985-1986, plusieurs fabricants japonais et coréens d'automobiles ont annoncé l'établissement de nouvelles usines d'assemblage aux États-Unis et au Canada, en plus du projet en participation de GM/Toyota à Fremont (Californie), de l'usine de Nissan à Smyrna (Tennessee) et de celle de Honda à Marysville (Ohio).

Comme le montre le tableau 14, le Canada et les États-Unis compteront au moins dix usines japonaises et coréennes en activité d'ici à 1990, totalisant des investissements de 5,7 milliards de dollars et une capacité estimée à 2,1 millions d'unités.

TABLEAU 14
USINES ÉTRANGÈRES EN AMÉRIQUE DU NORD

<u>Pays/ Société</u>	<u>Investissements directs</u> (en millions de dollars canadiens)	<u>Capacité</u> (Unités)	<u>Emplois directs</u> <u>estimatifs</u>
<u>ÉTATS-UNIS</u>			
TOYOTA			
Fremont, Californie	250	250 000	2 500
Georgetown, Kentucky	650	200 000	2 000
NISSAN			
Smyrna, Tennessee	500	200 000	2 100
HONDA			
Marysville, Ohio	600	350 000	3 500
MITSUBISHI			
Bloomington-Normal, Illinois	900	180 000	1 800
MAZDA			
Flat Rock, Michigan	600	300 000	2 000
SUBARU/ISUZU			
Lafayette, Indiana	<u>670</u>	<u>120 000</u>	<u>2 000</u>
TOTAL AUX ÉTATS-UNIS	4 170	1 660 000	15 900
<u>CANADA</u>			
TOYOTA			
Cambridge, Ontario	400	50 000	1 000
HONDA			
Alliston, Ontario	200	80 000	700
HYUNDAI			
Bromont, Québec	300	100 000	1 200
GM/SUZUKI			
Ingersoll, Ontario	<u>500</u>	<u>200 000</u>	<u>2 000</u>
TOTAL AU CANADA	1 400	430 000	4 900

Il s'agit d'investissements très importants qui, compte tenu de la faible croissance et de la saturation du marché nord-américain de l'automobile, de la concurrence continue des importations et de l'augmentation rapide de la capacité en Amérique du Nord, laissent prévoir des périodes difficiles pour

l'industrie nord-américaine traditionnelle de l'automobile. Certains analystes prédisent une surcapacité pouvant atteindre de deux à trois millions de véhicules de tourisme en Amérique du Nord d'ici à 1990, ce qui pourrait provoquer la fermeture de 10 usines d'assemblage en Amérique du Nord et des pertes d'emplois évaluées à 150 000 dans l'industrie.

INDUSTRIE EUROPÉENNE DE L'AUTOMOBILE

Situation économique

Après plus de deux ans de stagnation économique, l'horizon économique de l'Europe de l'Ouest s'est éclairci en 1985. Les taux d'intérêt moins élevés exigés en 1985 dans la plupart des pays de l'Europe de l'Ouest ont stimulé la demande à la consommation et les investissements industriels. La plupart des pays européens ont donc connu une modeste reprise économique en 1985.

La reprise en Europe de l'Ouest a été plus lente qu'aux États-Unis et a varié d'un pays à l'autre, le PIB réel enregistrant en 1985 une croissance de plus de 2,5 p. 100 en Allemagne, en Suède et au Royaume-Uni, mais de seulement 2,0 p. 100 en Italie et de 1,0 p. 100 en France.

Malgré ces progrès, le chômage persiste en Europe de l'Ouest et demeure un obstacle important à la croissance soutenue des dépenses à la consommation. En 1985, il a atteint 11 p. 100 en moyenne en Europe de l'Ouest et, malgré la croissance économique, il ne diminuera probablement que de façon négligeable en 1986.

Marché de l'automobile

En Europe de l'Ouest, les ventes de voitures ont connu une hausse de 5 p. 100 en 1985 pour s'établir à 10,5 millions d'unités, par rapport à 9,9 millions d'unités en 1984. Les ventes de voitures ont progressé dans tous les pays européens, exception faite de la Belgique, où les ventes ont diminué de 3,2 p. 100. Volkswagen (VW) était en tête avec 12,8 p. 100 du marché en 1985. Fiat suivait avec une part de 12,4 p. 100; Ford, tête de file en 1984, chutait en troisième place en 1985. Peugeot a perdu du terrain avec 11,7 p. 100, contre 11,9 p. 100 en 1984. Grâce à ses campagnes de publicité, GM a augmenté sa part en 1985, accaparant 11,5 p. 100 du marché par rapport à 11,2 p. 100 en 1984. Les pressions économiques exercées sur le marché européen auraient pu facilement faire diminuer les ventes mais la surcapacité existante a suscité une concurrence des prix qui a fait augmenter le volume des ventes. Bien que la surcapacité demeure un problème en Europe de l'Ouest, aucune usine n'a encore dû fermer ses portes.

En règle générale, la plupart des constructeurs européens ont réussi à réduire leurs coûts et à faire des profits en 1985. GM, Renault et SEAT ont été les seuls à enregistrer des pertes. Les constructeurs spécialisés de voitures de luxe ont obtenu des marges bénéficiaires plus élevées en raison des prix élevés que commandent leurs véhicules. Le roulement chez Volkswagen et Peugeot et l'amélioration constante chez Ford et Fiat ont été encourageants, surtout en présence de la vive concurrence qui s'exerce en Europe de l'Ouest.

Voici un résumé de la performance des principaux fabricants d'automobiles européens en fonction de leur part du marché :

- Volkswagen La Golf a été la voiture la mieux vendue en Europe en 1984 et en 1985. Une version améliorée de la Scirocco, de nouveaux modèles Audi, une usine de production en Espagne et de fortes ventes globales au cours de l'année ont permis à Volkswagen de se classer à la première place en 1985, avec 12,8 p. 100 de l'ensemble du marché des voitures d'Europe occidentale. Volkswagen a fabriqué 1,4 million de voitures de tourisme, ce qui représente 10,9 p. 100 de l'ensemble de la production d'Europe de l'Ouest et lui a permis de se classer huitième au monde.
- Groupe Fiat Le Groupe Fiat s'est maintenu au second rang en 1985 sur le marché d'Europe de l'Ouest, avec une part de 12,4 p. 100 du marché. Le Groupe Fiat a assemblé 1,2 million de voitures de tourisme, soit environ 9,5 p. 100 des voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest, et s'est classé au dixième rang des producteurs mondiaux.
- Ford Ford avait grimpé dans les premiers rangs en 1984, grâce au lancement de ses modèles Sierra, retombant cependant au troisième rang en 1985, avec une part de 12,1 p. 100 du marché de l'Europe de l'Ouest. Ford Europe possède des usines en Allemagne de l'Ouest, en Angleterre et en Espagne et a fabriqué 1,1 million de voitures de tourisme, soit 8,6 p. 100 de toutes les voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest.
- GM Opel GM a gagné rapidement du terrain et sa part du marché a grimpé de quatre points en Europe de l'Ouest depuis 1981. La réduction des ventes de grosses voitures a été compensée par de fortes ventes de son modèle Kadette/Astra. En 1985, GM s'est classée au cinquième rang avec 11,5 p. 100 du marché des voitures de tourisme d'Europe de l'Ouest. GM Opel (Allemagne de l'Ouest, Angleterre et Espagne) a assemblé 1,2 million de voitures de tourisme, soit 9,4 p. 100 des voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest. Malgré les gains impressionnants de sa part du marché, GM continue à faire de faibles profits qui nuisent à sa prospérité financière.
- Peugeot Bien que sa part du marché soit demeurée stable en 1985, Peugeot perd du terrain depuis 1981. A la fin de 1984, Peugeot a lancé sa Super-mini 205 qui a remporté beaucoup de succès, et a réussi à maintenir sa quatrième place en 1985 uniquement grâce à ce modèle. La société a fabriqué 1,3 million de voitures de tourisme, soit 10,4 p. 100 des voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest.
- Renault Renault continue de perdre du terrain sur le marché de l'Europe de l'Ouest, malgré le lancement de la R-5 qui se

vend bien en Europe, mais qui n'a cependant pas donné les résultats escomptés. Renault s'est classé au sixième rang avec 10,2 p. 100 de la part du marché des voitures de tourisme d'Europe de l'Ouest. En 1985, elle a fabriqué 1,3 million de voitures de tourisme, soit environ 8 p. 100 de la production d'Europe de l'Ouest.

Mercedes-Benz Mercedes-Benz est le fabricant des voitures de luxe les plus vendues d'Europe. La Mercedes 190 se vend fort bien, la capacité de production ayant été doublée pour répondre à la demande croissante. Les nouvelles 200 et 300 se vendent également bien. En 1985, Mercedes a obtenu 3,7 p. 100 du marché européen, en hausse par rapport à 1984 (3,2 p. 100). La société a construit 3,6 p. 100 des voitures européennes en 1985.

BMW Fabricant de voitures de luxe, BMW a conservé une part relativement stable du marché se situant entre 2,8 et 3,0 p. 100. La firme fait face à la forte concurrence que lui livre Mercedes avec sa nouvelle gamme de voitures de taille intermédiaire.

Volvo Volvo continue de réaliser de modestes gains. La société augmente lentement sa présence en Europe, qui est passée de 2,0 p. 100 en 1982 à 2,4 p. 100 en 1985. Le succès de Volvo en Europe est lié au marché de la voiture familiale qu'elle domine fortement et où la concurrence est pratiquement inexistante.

Pénétration japonaise du marché d'Europe de l'Ouest

Les entreprises japonaises ont réalisé ensemble 10,2 p. 100 des ventes de voitures du tourisme en Europe de l'Ouest en 1985, en hausse par rapport à 9,7 p. 100 en 1984.

Les ventes de voitures japonaises sont plus fortes dans les pays qui produisent peu ou pas de voitures. Tous les principaux marchés d'Europe pratiquent certaines restrictions à l'égard des importations de voitures japonaises.

Le tableau 15 montre la pénétration japonaise des principaux marchés de l'Europe de l'Ouest. Les Japonais occupent la première place sur huit marchés : l'Irlande, la Belgique, l'Autriche, la Finlande, la Suisse, la Norvège, les Pays-Bas et le Danemark. Par ailleurs, ils sont pratiquement inexistants en Italie et en Espagne.

Avec l'appréciation du yen japonais et des principales devises européennes par rapport au dollar en 1985 et en 1986, les Japonais se sont tournés vers les marchés européens dans la mesure où le yen s'est relativement peu apprécié par rapport aux principales devises européennes. Au cours du premier trimestre de 1986, les exportations japonaises vers l'Europe ont grimpé de 15 p. 100 par rapport à la même période en 1985. A la suite de cette rapide augmentation, le MITI a demandé aux fabricants japonais de restreindre leurs exportations

aux pays membres de la CEE à une part du marché dépassant de 10 p. 100 celle de l'an dernier.

Toute restriction à long terme des exportations japonaises vers l'Europe de l'Ouest forcera probablement les Japonais à modifier leur stratégie commerciale et à s'établir dans ces pays. Jusqu'ici, la production japonaise en Europe demeure infime, et les activités de Nissan en Italie et en Espagne ne sont toujours pas rentables. Honda s'est associée à British Leyland et pourrait l'autoriser à assembler ses véhicules.

TABLEAU 15

PÉNÉTRATION JAPONAISE PAR PAYS

	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
Autriche	28,3%	25,9%	25,9%
Belgique	21,9%	19,0%	19,1%
Danemark	31,1%	29,7%	32,5%
Finlande	38,5%	37,4%	38,1%
France	2,7%	3,0%	3,0%
Allemagne	9,5%	10,8%	12,2%
Grande-Bretagne	10,6%	11,0%	10,7%
Irlande	30,0%	27,4%	34,0%
Italie	0,0%	0,0%	0,0%
Pays-Bas	23,1%	21,7%	22,0%
Norvège	35,9%	33,7%	34,8%
Portugal	7,9%	7,3%	9,0%
Espagne	0,0%	0,0%	0,0%
Suède	15,2%	14,8%	16,0%
Suisse	25,6%	23,2%	24,0%
Ensemble de l'Europe	9,4%	9,6%	10,2%
Unités	964 815	955 780	1 060 789

Source : OCDE.

En ce qui concerne les investissements du Japon et les co-entreprises avec ce pays, la CEE a imposé des normes relatives au contenu pour garantir qu'il ne s'agit pas uniquement d'activités de montage de pièces détachées. Les règles de la CEE concernant le contenu sont ambiguës, mais les repères quant au contenu local varient de 40 à 60 p. 100 du véhicule.

INDUSTRIE JAPONAISE DE L'AUTOMOBILE EN 1985

Situation économique

L'économie japonaise a connu encore une fois une croissance régulière en 1985. Les exportations japonaises sont demeurées fortes, soutenues par l'expansion modérée des économies américaine et mondiale. Les investissements dans les usines et l'équipement ont enregistré une saine croissance dans la plupart des

secteurs industriels, tandis que la demande intérieure de services et de produits progressait généralement.

Cependant, la forte hausse de la valeur du yen depuis septembre 1985, tout particulièrement par rapport au dollar américain, a placé les entreprises exportatrices en position difficile et a suscité de fortes craintes quant à l'avenir des exportations japonaises.

Ventes de véhicules

En 1985, les ventes intérieures de véhicules automobiles ont atteint 5,56 millions d'unités, un record au sein de l'industrie, et une hausse de 2,2 p. 100 par rapport à 1984, année où 5,44 millions d'unités avaient été vendues. En 1985, les ventes de voitures de tourisme sont demeurées à peu près au même niveau qu'en 1984, soit 3,1 millions d'unités (une hausse de 0,3 p. 100 par rapport à 1984). La croissance régulière du nombre de ménages possédant plusieurs voitures, attribuable en grande partie à l'accroissement des femmes automobilistes, a également contribué à l'augmentation globale des ventes. En 1985, les ventes de camions ont crû à un rythme constant de 4,7 p. 100 pour s'établir à 2,43 millions d'unités. Les ventes de camions utilitaires (poids moyens et lourds) ont diminué de 2,2 p. 100, en raison surtout de la stagnation de la demande de véhicules de construction. Les ventes de camions compacts et mini-compacts ont augmenté de 1,1 p. 100, car l'effet stimulateur du lancement de nouveaux modèles a plus que compensé la baisse de la demande de remplacement. Les ventes de mini-camions "midgets" ont progressé de 8,1 p. 100, l'introduction de nouveaux modèles ayant considérablement élargi le marché.

Exportations de véhicules

Les exportations globales de véhicules automobiles ont augmenté de 10,2 p. 100 pour s'établir à 6,73 millions d'unités en 1985, en grande partie en raison du resserrement des restrictions des exportations de voitures de tourisme aux États-Unis et de la relance du marché européen. Les exportations de véhicules en pièces détachées ont connu une hausse de 9,8 p. 100, pour s'établir à 1 million d'ensembles au cours de l'année.

Étant donné le climat favorable des marchés intérieur et d'outre-mer en 1985, la production de véhicules automobiles a progressé de 0,7 p. 100 comparativement à 1984, année où le Japon enregistrait une production record de 12,27 millions d'unités. Le pays arrive ainsi pour la sixième année consécutive au premier rang des producteurs mondiaux de véhicules automobiles.

Le Canada et les États-Unis ont absorbé environ 3,4 millions de voitures de tourisme et de camions provenant du Japon, soit environ 50,3 p. 100 de l'ensemble des exportations de véhicules japonais, qui totalisaient 6,7 millions d'unités. Suivaient la CEE avec environ 973 000 unités (14,4 p. 100), le Moyen-Orient avec 6,0 p. 100, l'Asie du Sud-Est avec 10,6 p. 100, l'Amérique latine avec 4,3 p. 100 et l'Afrique, avec environ 2 p. 100 de l'ensemble des exportations japonaises.

Changements à l'échelle internationale touchant l'industrie japonaise de l'automobile

Les fabricants d'automobiles du monde entier sont touchés par les profonds changements qui interviennent dans le monde des affaires et du commerce à la suite de l'internationalisation rapide de l'industrie mondiale de l'automobile, industrie qui entre dans une nouvelle phase de développement.

Pour faire face à ces changements, les fabricants d'automobiles du Japon ont adopté une stratégie d'investissement et d'établissement de nouvelles usines outre-mer, tout particulièrement sur leur marché privilégié, l'Amérique du Nord, pour desservir les marchés étrangers.

Investissements outre-mer

Les Japonais adoptent de plus en plus souvent une stratégie axée non plus sur les exportations de véhicules complets comme auparavant, mais sur les exportations des véhicules en pièces détachées, pour en arriver à établir outre-mer au cours des quelques prochaines années des usines d'assemblage entièrement intégrées.

Plus précisément, huit fabricants japonais et un fabricant coréen ont soit établi des installations de production, soit annoncé leur intention de construire des usines d'assemblage d'automobiles en Amérique du Nord, tantôt seuls, tantôt en coparticipation avec des fabricants nord-américains de véhicules automobiles. (Voir tableau 14).

L'appréciation du yen japonais a également rendu les perspectives d'investissement outre-mer plus intéressantes et a forcé les Japonais à miser sur des marchés qui, jusqu'à présent, étaient mieux desservis à partir des centres de production du Japon. Ainsi, Nissan projette de fabriquer d'ici peu des voitures de tourisme en Grande-Bretagne.

Depuis de nombreuses années, les constructeurs de véhicules japonais ont mis sur pied des centres de montage de véhicules en pièces détachées dans de multiples pays; actuellement, ils fournissent une aide technique en vue de l'établissement d'industries de l'automobile et de pièces, notamment à l'Asie du Sud-Est, à l'Amérique latine et à l'Afrique. Cependant, ces investissements n'ont pas été réellement importants, en raison de la petite taille de ces marchés, de la petite échelle de production et de la faible teneur en contenu local.

Les Japonais ont acquis, au cours des années 70, un avantage à long terme sur le plan des coûts qu'ils maintiennent dans la phase ascendante actuelle, et ce malgré l'appréciation du yen. L'industrie de l'automobile du Japon a les reins solides et peut aisément consacrer 45 milliards de dollars à des fins d'immobilisations. Les nouveaux investissements réalisés en Amérique du Nord par les constructeurs d'automobiles japonais et coréens constituent la première étape d'une nouvelle phase de leur programme d'expansion internationale sur ce continent, qui est leur principal marché. D'ici à 1990, les entreprises japonaises devraient produire environ 1,3 million d'unités en Amérique du Nord à partir d'une capacité totale de 2 millions d'unités.

Recherche-développement

La suprématie de l'industrie de l'automobile du Japon repose sur ses investissements en recherche-développement. L'industrie injecte des milliards de dollars dans la recherche-développement à haute technologie. En 1984 seulement, l'industrie de l'automobile japonaise a investi plus de 6 milliards de dollars et employé environ 36 000 ingénieurs dans la recherche-développement.

INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE DE LA CORÉE DU SUD

Production

Depuis 1974, le gouvernement de la Corée du Sud cherche activement à développer son industrie de l'automobile. Au cours des années 70, l'industrie coréenne a pris rapidement de l'essor, ayant enregistré une croissance annuelle moyenne de 28,7 p. 100. Durant cette période, les exportations ont augmenté un peu plus lentement que la consommation intérieure. En 1979, la production annuelle atteignait 200 000 véhicules, contre 37 000 unités en 1975. De 1980 à 1982, la production de véhicules coréens a chuté pour s'établir à 163 000 en 1982. Au cours de la récession, le taux d'activité moyen s'est situé entre 34 et 48 p. 100. Cependant, depuis 1983, la production coréenne a progressé de façon phénoménale et atteint 265 000 unités, grâce aux efforts déployés pour conquérir de nouveaux marchés d'exportation.

Exportations

En 1983, la société Hyundai, de la Corée du Sud, a pris un excellent départ au Canada en exportant environ 5 000 voitures mini-compactes Pony. Elle a pénétré très rapidement le marché canadien en établissant un réseau de représentants hautement organisé. Hyundai a bénéficié d'un avantage en terme de prix sur ses concurrents, dû en grande partie à son accès en franchise, et a profité de l'accueil positif des consommateurs. Hyundai a porté ses ventes au Canada à 25 000 unités en 1984 et à 79 000 en 1985, contrôlant ainsi 7 p. 100 de l'ensemble du marché des voitures de tourisme du Canada. En 1986, Hyundai a effectué également une percée sur le marché américain où elle compte répéter le succès remporté au Canada.

En 1987, Daewoo Motors, filiale sud-coréenne de General Motors Corporation, commencera à exporter aux États-Unis une voiture mini-compacte conçue par Opel, qui sera vendue par les concessionnaires de Pontiac. Daewoo compte exporter aux États-Unis de 85 000 à 100 000 unités par an d'ici à 1988, soit la moitié de sa capacité de production de ce véhicule.

KIA, autre constructeur sud-coréen d'automobiles, compte pénétrer le marché américain à la fin des années 80 en fournissant une mini-voiture à la société Ford Motor. Il prévoit exporter jusqu'à 100 000 unités par an en Amérique du Nord d'ici à la fin de la décennie.

Capacité de production

A la suite de la récession du début des années 80, le gouvernement a entrepris une série d'initiatives visant à rationaliser et à organiser l'industrie. L'objectif avoué de la politique gouvernementale était de prévenir une surcapacité et une guerre des prix. La mesure la plus importante a consisté à restreindre la production de voitures de tourisme à deux entreprises, Hyundai et Daewoo, et de limiter KIA (un ancien fabricant de voitures) à la construction de camions et d'autobus. Simultanément, le gouvernement a désigné l'industrie des véhicules automobiles comme industrie d'exportation stratégique. En fait, l'importation d'automobiles est pratiquement interdite au pays.

Actuellement, Hyundai et Daewoo contrôlent respectivement 75 et 25 p. 100 du marché coréen des voitures de tourisme. Les quatre autres constructeurs, soit KIA, Asia, Dong-A et Geohwa, sont autorisés à fabriquer uniquement des autobus et des camions.

Les fabricants sud-coréens d'automobiles ont besoin de capitaux et de nouvelles techniques. Il était donc vital pour eux de conclure des accords de coparticipation avec des entreprises étrangères pour assurer l'expansion de leur industrie. En collaboration avec Mitsubishi, Hyundai a consacré environ 500 millions de dollars à la mise au point de ses produits et travaille actuellement à la mise au point d'une voiture à traction avant (TA) répondant aux critères de sécurité et de contrôle des émissions des États-Unis. Daewoo s'est associée à part égale avec General Motors qui doit vendre ses voitures aux États-Unis. Ford est affiliée à KIA, tandis que Chrysler cherche à conclure un accord avec Samsung, important conglomérat qui ne fabrique pas encore de véhicules automobiles.

Actuellement, la capacité de production automobile de la Corée du Sud est évaluée à environ 700 000 unités. Certains analystes prédisent que les Coréens pourront construire environ un million d'unités en 1987, et environ 2,1 millions d'unités d'ici à 1991. Étant donné la petite taille du marché intérieur de la Corée, un tel niveau de production pourrait être insoutenable, vu la très vive concurrence exercée sur le marché international.

Ces chiffres portent à croire que la Corée du Sud deviendra un élément important de l'industrie mondiale de l'automobile au cours des quelque cinq ou dix prochaines années. En raison de ses salaires horaires peu élevés, la Corée attirera probablement de nouveaux capitaux et de nouvelles techniques de l'étranger. L'existence d'une main-d'oeuvre très qualifiée est un autre facteur positif.

Les facteurs restrictifs sont la petitesse du marché intérieur, la mauvaise qualité du réseau routier, la faiblesse du revenu par habitant par rapport à celui des pays fortement industrialisés, les taxes élevées sur les voitures et l'essence, l'absence d'un réseau adéquat de fournisseurs et la forte concurrence qui s'exerce sur le marché international.

AUTRES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

Taiwan est aussi l'un des pays nouvellement industrialisés dont l'industrie de l'automobile, qui en est à ses débuts, prend rapidement de l'essor. Elle offre un potentiel d'exportation important, bien qu'il soit difficile pour le moment d'en évaluer l'importance dans le contexte de l'industrie internationale. Ford Lio Ho, filiale de la société Ford Motor dans ce pays, prévoit l'établissement d'une nouvelle capacité importante et exporte déjà une petite quantité de voitures mini-compactes vendues au Canada par les concessionnaires de Mercury.

L'industrie de l'automobile du Mexique croît à un rythme phénoménal, et ses exportations vers l'Amérique du Nord augmentent rapidement. Jusqu'à récemment, elle n'y exportait que des pièces de grande valeur tels que les moteurs et les transmissions. Les trois grands constructeurs d'automobiles nord-américains -- GM, Ford et Chrysler -- possèdent également des usines d'assemblage de voitures et de camions au Mexique. Deux grands producteurs d'outre-mer, Volkswagen et Nissan, sont aussi installés au Mexique.

Au Brésil, la production de voitures et de camions a grimpé de 11,8 p. 100 en 1985 pour se chiffrer à 967 000 unités, contre 865 000 unités en 1984. La production de voitures de tourisme n'a augmenté que de façon négligeable, passant de 706 000 unités en 1984 à 714 000 unités en 1985 (1,2 p. 100), tandis la production de camions progressait sensiblement, passant de 159 000 unités en 1984 à 253 000 unités en 1985, soit une hausse de 59 p. 100.

Toujours en 1985, Volkswagen a été le principal constructeur du Brésil, avec une production totalisant 358 000 voitures et camions, soit environ 37 p. 100 de tous les véhicules fabriqués au Brésil. General Motors s'est classé au second rang avec une production totale de 223 000 unités, soit 23 p. 100 de la production brésilienne. Ford est arrivé troisième avec une production de 189 000 unités, soit 20 p. 100 de la production du pays. Ces trois producteurs ont fabriqué environ 80 p. 100 des véhicules produits au Brésil. Les autres producteurs sont Fiat, Mercedes-Benz, Scania, Volvo et Toyota.

Les trois grands fabricants de véhicules (Volkswagen, GM et Ford) comptent exporter des voitures vers l'Amérique du Nord depuis leurs filiales du Brésil au cours des quelques prochaines années. Pour ces fabricants, la production de véhicules au Mexique et au Brésil constitue une importante réaction stratégique à la concurrence exercée par la Corée et le Japon sur le marché des petites voitures d'Amérique du Nord.

CHAPITRE V

PERSPECTIVES DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

La partie précédente du rapport présentait l'analyse des changements d'envergure mondiale et nationale qui ont influé sur la performance de l'industrie canadienne de l'automobile en 1985. Le cinquième chapitre fournit une évaluation des divers changements prévus à l'échelle nationale et internationale qui auront un effet déterminant sur l'industrie de l'automobile au cours du reste de la décennie et expose les répercussions de ces tendances sur la demande intérieure, l'emploi et la performance de l'industrie en général.

CHANGEMENTS D'ORDRE INTERNATIONAL QUI INFLUERONT SUR L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE

L'industrie nord-américaine de l'automobile sera de plus en plus exposée aux pressions économiques, politiques et législatives survenant sur les marchés mondiaux au cours des années 80 et des années qui suivront.

L'internationalisation accrue de l'industrie de l'automobile, qui entraînera un déplacement intercontinental des centres de production traditionnels et une croissance plus lente du marché, intensifiera la concurrence sur le marché nord-américain de l'automobile.

L'industrie a adopté des mesures radicales de réduction des coûts qui se sont traduites par des gains de productivité considérables. Grâce à ces mesures et à la reprise du marché, les producteurs nord-américains ont retrouvé le chemin de la rentabilité. Des profits élevés ont permis à l'industrie de réaliser les investissements nécessaires pour moderniser ses usines et ses équipements et mettre au point de nouveaux produits permettant d'accroître sa compétitivité. Cependant, ces mesures et ces améliorations ne sont pas encore suffisantes pour faire face à la concurrence très vive livrée par le Japon et par l'arrivée sur le marché de produits de plusieurs pays nouvellement industrialisés tels que la Corée, le Brésil et le Mexique. La croissance plus lente du marché nord-américain de l'automobile, la forte pénétration des importations et l'augmentation rapide de la capacité nord-américaine établie par les producteurs étrangers portent à croire que les fabricants de véhicules nord-américains traditionnels et l'industrie des pièces continueront de faire face à une forte concurrence au sein de leur marché traditionnel.

Perspectives du marché

Les analystes prédisent que la croissance commerciale des principaux pays producteurs d'automobiles sera plus lente, ne faisant qu'exacerber les difficultés d'adaptation des grands producteurs mondiaux. Le marché nord-américain de l'automobile devrait connaître une croissance très modeste de 1 à 2 p. 100 seulement par année pendant le reste de la décennie.

Le niveau de pénétration des importations devrait demeurer aux environs de 25 à 30 p. 100 pendant le reste des années 80, étant donné la forte capacité qui existe au Japon et la nouvelle capacité implantée dans les pays nouvellement industrialisés. Au cours des quelques prochaines années, ces

pays augmenteront leurs exportations vers l'Amérique du Nord. La majeure partie de ces produits constitueront des importations captives des trois grands et de Volkswagen.

Capacité étrangère en Amérique du Nord

Le fait que l'accès au marché nord-américain continue d'être limité pour les voitures japonaises et l'éventualité de restrictions commerciales plus importantes ont incité les producteurs étrangers à implanter rapidement une nouvelle capacité d'assemblage en Amérique du Nord, laquelle passera d'environ 295 000 unités en 1985 à approximativement 2,1 millions d'unités d'ici à 1990, dont quelque 430 000 unités seront produites au Canada.

Surcapacité en Amérique du Nord

On s'attend, d'après les prévisions commerciales, à ce qu'une énorme surcapacité de production de voitures de tourisme apparaisse en Amérique du Nord d'ici à 1990. En fonction de la croissance du marché, de la pénétration des importations et de la production des fabricants étrangers en Amérique du Nord, la capacité excédentaire pourrait atteindre 2,5 millions d'unités ou plus d'ici à 1990.

La majeure partie de la surcapacité se retrouvera dans la fabrication des petites voitures, mais il existera tout de même une certaine capacité excédentaire dans la production des voitures de taille intermédiaire. Actuellement, la majeure partie de la production canadienne est composée de voitures de taille intermédiaire et de grande taille, pour lesquelles la demande continue d'être forte, particulièrement en ce qui concerne les voitures de taille intermédiaire, à traction avant et les mini-fourgonnettes. Cependant, les Japonais effectuent une percée rapide sur le marché haut de gamme, et les pressions s'intensifieront probablement aussi dans le segment des voitures intermédiaires, ce qui influera sur la production canadienne au cours des années à venir.

Quoi qu'il en soit, si les modèles produits par les constructeurs étrangers continuent de se vendre, on prévoit que la capacité des producteurs nord-américains sera la plus directement touchée. Le cas échéant, certaines usines devront fermer leurs portes, tant aux États-Unis qu'au Canada, tandis que d'autres devront fonctionner à capacité de production réduite. L'incidence sur le secteur des pièces devrait être lourde si les constructeurs de véhicules automobiles nord-américains réduisent leurs niveaux de production et augmentent leurs achats de pièces à l'étranger.

FACTEURS INFLUANT SUR LA DEMANDE DE VÉHICULES AUTOMOBILES AU CANADA

Après la reprise soutenue enregistrée pendant trois années consécutives sur le marché de l'automobile au Canada, les ventes de voitures de tourisme devraient se stabiliser aux environs de 1 à 1,1 million d'unités. Le cycle de remplacement, amorcé au début de 1983, tire pratiquement à sa fin. Les fabricants de véhicules offrent maintenant divers stimulants tels que des financements à taux réduit et des options de luxe, changement qui témoigne d'un ralentissement manifeste du marché.

Cependant, le facteur économique qui déterminera le plus fortement la demande d'automobiles sera l'état de l'économie canadienne. Les grandes variables économiques, telles que la croissance du PNB, l'emploi, les facteurs démographiques, les taux d'intérêt, les revenus, le niveau des prix et plusieurs autres facteurs non quantifiables, influenceront sur la demande de voitures de tourisme, notamment :

- a) On prévoit que la croissance du PNB réel ralentira et s'établira à 3,5 p. 100 en 1986 et à 2,9 p. 100 en 1987 et en 1988. Cette hausse plus faible aura un effet de décélération sur les dépenses à la consommation, et tout particulièrement sur les biens discrétionnaires, tels que les automobiles, dont l'achat peut être retardé.
- b) Un autre facteur influe fortement sur la demande : les taux d'intérêt exigés sur les prêts pour l'achat d'automobiles. Les taux d'intérêt ont diminué considérablement, comparés à ceux exigés pendant la récession, et devraient demeurer relativement stables. Les taux privilégiés sur lesquels sont généralement fondés les prêts à la consommation devraient s'établir à 9,9 p. 100 en 1986 et en 1987, et à 10 p. 100 en 1988. Ces taux plus faibles et stables devraient par conséquent être synonymes de stabilité pour les ventes de voitures.
- c) En raison de l'augmentation de l'offre de voitures, l'augmentation des prix devrait ralentir considérablement au cours des deux prochaines années. S'il est vrai que les consommateurs se sont habitués au prix élevé des voitures, il reste que le prix moyen demeure généralement élevé, comparé au revenu disponible réel. Ce facteur sera encore d'importance primordiale dans les décisions d'achat. Le segment des voitures à bas prix sera le principal bénéficiaire de la nouvelle croissance des ventes de voitures.
- d) Bien que le taux de chômage ait diminué pour s'établir à 9,6 p. 100 au cours du premier semestre de 1986, par rapport à un sommet de 12 p. 100 en 1983, on n'attend pas de nouvelles réductions en 1986 et en 1987. Par conséquent, toute réduction minimale du taux de chômage général n'aura probablement pas d'effet important sur la croissance des ventes de voitures neuves.
- e) Le fait d'en avoir les moyens financiers demeurera toujours un facteur essentiel dans les décisions d'achat de voitures neuves. Les ventes de voitures neuves ne pourront augmenter que modérément, étant donné la croissance toujours faible du revenu disponible réel.

AUTRES FACTEURS INFLUANT SUR LA DEMANDE D'AUTOMOBILES

Fréquence des remplacements

Bien que les facteurs susmentionnés doivent avoir une forte incidence sur les ventes futures de voitures neuves, d'autres facteurs influent aussi sur ces ventes et sur leur composition. Les consommateurs gardent leur voiture plus longtemps que dans le passé, d'où une croissance régulière de l'âge moyen des voitures de tourisme. La fréquence des échanges de véhicules a diminué

considérablement, et les consommateurs consacrent plus d'argent aux réparations et à l'entretien de leur vieille voiture. Vu ces tendances, on estime que l'âge moyen des voitures de tourisme devrait passer de trois ans, son niveau en 1979, à environ sept ans d'ici à 1990. Ces facteurs auront une incidence négative sur les ventes de voitures neuves.

Prix du carburant

Le prix du carburant devrait demeurer relativement stable, tant au Canada qu'aux États-Unis, à moins que des événements internationaux ne provoquent une nouvelle crise du pétrole. Le prix relativement stable du carburant assurera la stabilité des ventes de grosses voitures.

Facteurs démographiques

Les tendances démographiques influent également beaucoup sur la demande à long terme de véhicules et la composition des ventes par segment du marché. Au cours des années 80, la hausse de la demande globale de véhicules automobiles sera stimulée par la croissance régulière des premiers acheteurs de voitures neuves (tranche d'âges de 25 à 44 ans). Cependant, les tendances démographiques à long terme, notamment l'entrée continue des femmes dans la population active et la réduction de la taille du ménage moyen modifieront probablement la composition globale des ventes de voitures, qui comprendront un plus grand nombre de petites voitures et de voitures de luxe.

PRÉVISIONS RELATIVES AU MARCHÉ CANADIEN

Après une reprise rapide au cours des trois dernières années, le marché des voitures de tourisme au Canada devrait croître au rythme de 1 à 2 p. 100 pendant la période 1986-1988. Voici les prévisions établies par divers organismes et établissements relativement aux ventes d'automobiles sur le marché canadien pour la période 1986-1990 :

TABLEAU 16

PRÉVISIONS DE VENTES DE VOITURES DE TOURISME AU CANADA (en milliers d'unités)

	<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>	<u>1990</u>
Chase	1 058	1 012	1 037	1 037	1 060
Data Resources Inc.	1 051	1 007	950	918	961
Banque Royale	1 020	1 057	-	-	-
Banque de Commerce	1 080	1 040	-	-	-

D'après les prévisions ci-dessus, les ventes de voitures de tourisme au Canada devraient être inférieures à 1,1 million d'unités en 1986. Un léger

resserrement du marché est prévu en 1987-1988, étant donné le ralentissement mineur de l'économie attendu, mais les ventes de voitures devraient atteindre tout de même le million d'unités. Le marché devrait demeurer ferme mais relativement stagnant pendant le reste des années 80.

PERSPECTIVES DES CONSTRUCTEURS CANADIENS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

Les mesures adoptées par l'industrie ont contribué à abaisser les seuils de rentabilité de 40 p. 100 depuis 1979. Cette réalisation, accompagnée d'une reprise des ventes et des restrictions sur les importations de voitures japonaises, a permis aux fabricants nord-américains de véhicules de retrouver le chemin de la rentabilité, de payer leurs dettes et de reconstituer leurs capitaux.

Au cours de la période 1983-1985, les trois grands constructeurs d'automobiles du Canada ont réalisé des profits de 3,5 milliards de dollars. Ce niveau de rentabilité devrait leur permettre de satisfaire leurs besoins de capitaux d'investissement et de faire face à la concurrence à long terme. Cependant, il est douteux qu'ils puissent soutenir le niveau de rentabilité actuel pendant les quelques prochaines années. Le souci le plus immédiat de l'industrie de l'automobile est la nécessité de réduire l'avantage en matière de coûts dont bénéficient les fabricants japonais dans la production des petites voitures. Pour relever ce défi, les trois grands de l'automobile aux États-Unis ont mis au point d'ambitieuses stratégies de production à long terme. Les programmes Saturn de GM, Alpha de Ford et Liberty de Chrysler visent à surmonter leurs désavantages en terme de coûts par rapport aux fabricants japonais de petites voitures.

Vu la concurrence féroce qui s'exerce, les fabricants nord-américains risquent fort de perdre encore une part du marché nord-américain. Le succès qu'auront les fabricants traditionnels d'automobiles du continent dans le secteur des petites voitures aura une grande portée sur l'avenir de leur industrie.

PERSPECTIVES DES FOURNISSEURS

Les fournisseurs de pièces d'automobiles du Canada font face aux mêmes pressions et aux mêmes risques que les fabricants d'automobiles pour s'accaparer une part du nouveau marché international. Tout en offrant de nouvelles possibilités à l'industrie des pièces d'automobiles, la réorganisation de l'industrie de l'automobile a, simultanément, exigé des fabricants de pièces d'importants investissements dans de nouveaux produits et procédés.

Le recours accru des fabricants d'automobiles à des fournisseurs étrangers plutôt qu'à la production intérieure devrait se poursuivre, étant donné leur volonté constante de réduire les coûts de production. Ce mouvement pourrait offrir aux moyennes et aux grandes entreprises indépendantes de bonnes occasions de prendre de l'expansion et de réaliser des économies. Les fabricants de véhicules offrent aux fournisseurs des contrats à long terme pour obtenir que ceux-ci réalisent les lourds investissements requis. Cependant, certaines petites entreprises ne possédant pas les fonds nécessaires pour ces investissements pourraient se voir acculer à la fermeture.

A mesure que les Japonais continueront de déployer des efforts pour implanter de nouveaux centres de production en Amérique du Nord, les fabricants nord-américains de pièces perdront d'importants contrats en raison de la diminution de la part du marché détenue par les constructeurs traditionnels d'automobiles nord-américains. Ces fabricants asiatiques importeront une part importante de leurs pièces des sociétés mères, et de nombreux fournisseurs japonais de pièces ont déjà suivi les fabricants japonais d'automobiles aux États-Unis.

Dans ce contexte, les fabricants nord-américains de pièces devront adopter une stratégie visant à établir des coentreprises avec des fabricants étrangers de pièces, et à prévoir des transferts technologiques et des accords de coparticipation. Qui plus est, ils devront satisfaire les critères de qualité plus élevés établis par les fabricants de véhicules et améliorer leur compétitivité à l'échelle internationale pour pouvoir saisir ces nouveaux marchés.

ANNEXE STATISTIQUE
TABLE DES MATIÈRES

1. Ventes	
1.1 Ventes au détail de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis, 1970-1985	60
1.2 Ventes d'automobiles nord-américaines au Canada selon la taille, 1970-1985	61
1.3 Ventes d'automobiles nord-américaines aux États-Unis selon la taille, 1970-1985	62
1.4 Ventes de voitures de tourisme neuves au Canada selon l'origine, 1964-1985	63
1.5 Ventes de voitures de tourisme neuves aux États-Unis selon l'origine, 1964-1985	64
1.6 Immatriculations de véhicules automobiles au Canada, 1980-1984 .	65
1.7 Dix principaux constructeurs de véhicules au monde selon la production totale, 1984	66
1.8 Ventilation à l'échelle internationale de l'approvisionnement en pièces d'équipement d'origine des cinq grands constructeurs automobiles	67
1.9 Consommation de pièces d'automobiles par les constructeurs	68
2. Livraisons	
2.1 Valeur des livraisons dans les industries canadienne et américaine de l'automobile, 1973-1983	70
3. Production	
3.1 Production nord-américaine de véhicules automobiles	72
3.2 Production canadienne de camions, 1975-1985	73
3.3 Production américaine de camions, 1975-1985	74
4. Investissements	
4.1 Dépenses d'investissement en capital par les industries canadienne et américaine de l'automobile, 1973-1985 .	76
5. Données sur le commerce et le Pacte de l'automobile	
5.1 Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile	78
5.2 Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile, 1968-1985	79
5.3 Commerce Canada - États-Unis dans le cadre et en dehors de l'Accord commercial sur les produits de l'automobile, 1974-1983	80
5.4 Rapport entre le déséquilibre commercial au sujet de l'Accord canado-américain de l'industrie de l'automobile et la valeur ajoutée au Canada dans la production domestique, en pourcentage du coût des ventes, 1966-1985	81

5.5	Ratios entre la production globale nette et la valeur nette des ventes réalisées par les sociétés participant au Pacte de l'automobile, au Canada, 1971-1985	82
5.6	Valeur réelle ajoutée au Canada (VAC), en pourcentage du coût des ventes, comparativement aux engagements de VAC de tous les fabricants participant au Pacte de l'automobile, 1975-1985	83
5.7	Total de la valeur ajoutée au Canada, selon les catégories de production, pour les quatre principaux constructeurs canadiens	84
5.8	Industrie de l'automobile, transactions choisies de comptes courants et de comptes de capital entre le Canada et les États-Unis, 1981-1984	85
5.9	Variations prévues en vertu de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce pour les droits <u>ad valorem</u> de la nation la plus favorisée, articles tarifaires 43803-1, 61815-1	87

6. Emploi

6.1	Emplois liés à l'industrie de l'automobile au Canada, 1964-1985	89
6.2	Emplois liés à l'industrie de l'automobile aux États-Unis, 1972-1985	90
6.3	Ventilation des établissements producteurs de pièces d'automobiles du Canada par nombre d'employés, 1984 ..	92

7. Usines d'assemblage de véhicules et de fabrication de pièces au Canada

7.1	Principales usines d'assemblage de véhicules automobiles et de fabrication de pièces au Canada	93
7.2	Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada	95

N.B. : En raison de la diversité des sources qui ont permis de dresser ces tableaux statistiques, les totaux peuvent ne pas concorder. Les écarts sont attribuables aux diverses méthodes utilisées pour obtenir les différentes statistiques.

1. VENTES

TABLEAU 1.1

Ventes au détail de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis
1970-1985
(en milliers d'unités)

Année	AUTOMOBILES			CAMIONS			Nombre total de véhicules
	Nord-américaines	Importées d'outre-mer	Total	Nord-américaines	Importés d'outre-mer	Total	
1. CANADA							
1970	497	143	640	125	9	134	774
1971	592	188	780	147	13	160	940
1972	654	205	859	190	17	207	1 066
1973	783	188	971	235	20	256	1 227
1974	797	146	943	288	19	307	1 249
1975	836	154	989	310	17	327	1 317
1976	793	153	946	331	14	345	1 291
1977	798	194	991	338	16	354	1 345
1978	816	173	989	364	13	377	1 366
1979	863	140	1 003	381	12	393	1 396
1980	741	191	932	312	22	334	1 266
1981	647	257	904	251	36	287	1 191
1982	489	224	713	167	40	207	920
1983	625	218	843	193	45	238	1 081
1984	725	246	971	274	39	313	1 284
1985	795	342	1 137	345	48	393	1 530

Source : Statistique Canada.

Année	AUTOMOBILES			CAMIONS			Nombre total de véhicules
	Nord-américaines	Importées d'outre-mer	Total	Nord-américaines	Importés d'outre-mer	Total	
2. ÉTATS-UNIS							
1970	7 120	1 285	8 405	1 746	65	1 811	10 216
1971	8 681	1 570	10 251	2 011	85	2 096	12 347
1972	9 327	1 623	10 950	2 486	143	2 632	13 575
1973	9 676	1 763	11 439	2 916	228	3 144	14 583
1974	7 454	1 413	8 867	2 512	171	2 683	11 550
1975	7 053	1 587	8 640	2 249	231	2 480	11 120
1976	8 611	1 498	10 109	2 944	237	3 181	13 290
1977	9 109	2 075	11 184	3 353	323	3 676	14 860
1978	9 312	2 000	11 312	3 776	337	4 113	15 425
1979	8 328	2 300	10 628	3 000	500	3 500	14 128
1980	6 578	2 398	8 976	2 002	484	2 486	11 462
1981	6 206	2 324	8 530	1 852	448	2 300	10 830
1982	5 757	2 222	7 979	2 151	410	2 561	10 540
1983	6 795	2 386	9 181	2 588	464	3 052	12 233
1984	7 951	2 439	10 390	3 484	607	4 091	14 481
1985	8 205	2 834	11 038	3 912	766	4 678	15 716

Source : La Société des fabricants de véhicules à moteur et les rapports Ward.

TABLEAU 1.2

Ventes d'automobiles nord-américaines au Canada selon la taille
1970-1985
(unités)

Année	Mini-compactes	% total	Compactes	% total	Intermédiaires	% total	Grosses voitures	% total	Voitures de luxe	% total	Total des ventes
1970	8 882	1,80	101 192	20,46	156 136	31,57	214 785	43,43	13 556	2,74	494 551
1971	38 616	6,85	108 280	19,22	158 687	28,16	234 656	41,64	23 259	4,13	563 498
1972	45 645	7,41	132 550	21,51	185 856	30,16	206 830	33,57	45 308	7,35	616 189
1973	81 739	10,89	164 783	21,96	233 914	31,18	213 909	28,51	55 927	7,45	750 272
1974	89 969	11,61	183 062	23,63	239 003	30,85	209 102	26,99	53 600	6,92	774 736
1975	74 552	10,29	185 894	25,66	229 364	31,66	222 581	30,73	11 963	1,65	724 354
1976	70 483	8,89	245 047	30,91	249 235	31,44	215 451	27,18	12 502	1,58	792 718
1977	56 060	7,03	245 805	30,81	266 784	33,44	214 287	26,86	14 775	1,85	797 711
1978	96 154	11,80	248 046	30,43	263 448	32,32	191 113	23,44	16 435	2,02	815 196
1979	152 432	17,67	236 832	27,46	243 132	28,19	203 388	23,58	26 738	3,10	862 522
1980	140 214	18,92	228 745	30,86	205 813	27,77	148 145	19,99	18 350	2,48	741 267
1981	136 696	21,45	198 078	31,08	184 443	28,94	105 406	16,54	12 604	1,98	637 227
1982	156 874	32,36	124 944	25,78	145 237	29,96	50 705	10,46	6 959	1,44	484 719
1983	205 942	33,56	135 226	22,04	197 672	32,21	66 016	10,76	8 817	1,44	613 673
1984	235 429	33,01	178 527	25,03	206 740	28,99	79 030	11,08	13 531	1,90	713 257
1985	237 047	30,22	202 286	25,88	245 966	31,47	79 961	10,23	16 567	2,12	781 827

Source : SFVM.

TABLEAU 1.3

Ventes d'automobiles nord-américaines aux États-Unis selon la taille
1970-1985
(unités)

Année	Mini-compactes	% total	Compactes	% total	Intermédiaires	% total	Grosses voitures	% total	Voitures de luxe	% total	Total des ventes
1970	138 259	1,93	1 157 250	16,18	2 434 906	34,04	3 033 092	42,40	389 280	5,44	7 152 787
1971	721 814	8,74	1 174 090	14,21	2 330 502	28,20	3 500 140	42,36	536 890	6,50	8 263 436
1972	809 014	9,75	1 267 350	15,27	2 360 920	28,45	3 332 215	40,15	529 277	6,38	8 298 776
1973	1 072 440	11,09	1 687 379	17,45	2 909 511	30,09	3 258 475	33,70	741 884	7,67	9 669 689
1974	791 901	10,63	1 557 854	20,91	2 539 193	34,09	2 016 375	27,07	543 598	7,30	7 448 921
1975	1 167 393	17,27	1 678 500	24,83	1 974 772	29,21	1 587 852	23,49	352 395	5,21	6 760 912
1976	1 041 050	12,10	2 436 219	28,31	2 845 207	33,06	1 898 857	22,06	385 240	4,48	8 606 573
1977	994 936	10,93	2 364 838	25,97	3 009 209	33,05	2 276 561	25,00	458 910	5,04	9 104 454
1978	1 209 320	13,20	2 224 380	24,28	3 007 774	32,84	2 137 160	23,33	581 547	6,35	9 160 181
1979	1 762 050	21,42	1 936 150	23,54	2 334 500	28,38	1 708 790	20,77	483 936	5,88	8 225 426
1980	1 670 721	25,40	1 674 755	25,46	1 835 799	27,91	1 075 267	16,35	321 710	4,89	6 578 252
1981	1 661 401	26,77	1 523 044	24,54	1 741 694	28,07	951 534	15,33	328 183	5,29	6 205 856
1982	1 738 589	30,20	1 104 083	19,18	1 618 078	28,11	928 467	16,13	367 441	6,38	5 756 658
1983	2 034 807	29,95	924 639	13,61	2 247 042	33,07	1 157 519	17,04	431 292	6,35	6 795 299
1984	2 306 206	29,00	1 309 390	16,47	2 457 048	30,90	1 232 368	15,50	646 511	8,13	7 951 523
1985	1 296 863	15,81	2 562 588	31,24	2 463 556	30,03	1 077 308	13,14	804 389	9,81	8 204 704

Source : Immatriculations pour les années 1964 à 1975 (les chiffres sont inférieurs à ce qu'ils devraient être, car des rapports incomplets ont été fournis par certains États).

Ventes au détail pour 1976 et les années suivantes - Ward's Automotive Reports.

TABLEAU 1.4

Ventes de voitures de tourisme neuves au Canada selon l'origine
1964-1985
(unités)

Année	Total des ventes	Nord-américaines		Importées		Japonaises	
		Nombre	%	Total	%	Nombre	%
1964	616 759	550 823	89,3	65 936	10,7	-	-
1965	708 716	633 641	89,4	75 075	10,6	2 834	0,4
1966	694 820	626 986	90,2	67 834	9,8	2 742	0,4
1967	679 435	605 049	89,1	74 386	10,9	5 617	0,8
1968	741 915	637 393	85,9	104 522	14,1	15 859	2,1
1969	760 803	638 270	83,9	122 533	16,1	39 033	5,1
1970	640 360	497 185	77,7	143 175	22,3	65 569	10,2
1971	780 762	592 319	75,9	188 443	24,1	106 552	13,7
1972	858 959	653 933	76,1	205 026	23,9	116 860	13,6
1973	970 828	782 914	80,6	187 914	19,4	111 467	11,5
1974	942 797	796 840	84,5	145 957	15,5	87 609	9,3
1975	989 280	835 679	84,5	153 601	15,5	95 772	9,7
1976	946 488	793 201	83,8	153 287	16,2	101 558	10,7
1977	991 398	797 752	80,5	193 646	19,5	134 900	13,6
1978	988 890	815 994	82,5	172 896	17,5	113 166	11,4
1979	1 003 008	863 554	86,1	139 454	13,9	79 879	8,0
1980	932 060	740 767	79,5	191 293	20,5	138 107	14,8
1981	904 195	646 942	71,6	257 253	28,4	207 639	23,0
1982	713 481	489 435	68,6	224 046	31,4	178 174	25,0
1983	843 318	625 088	74,1	218 230	25,9	176 525	20,9
1984	971 210	724 932	74,6	246 278	25,4	171 204	17,6
1985	1 137 216	794 965	69,9	342 251	30,1	199 221	17,5

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 1.5

Ventes de voitures de tourisme neuves aux États-Unis selon l'origine
1964-1985
(unités)

Année	Total des ventes	Nord-américaines		Importées		Japonaises	
		Nombre	%	Total*	%	Nombre*	%
1964	8 100 865	7 616 734	94,0	484 131	6,0	s/o	-
1965	9 232 504	8 763 219	94,9	469 285	5,1	18 067	0,2
1966	8 978 657	8 377 425	93,3	601 232	6,7	40 183	0,5
1967	8 286 472	7 567 884	91,3	718 588	8,7	69 188	0,8
1968	9 610 257	8 624 820	89,7	985 437	10,3	109 586	1,2
1969	9 545 295	8 464 375	88,7	1 080 920	11,3	189 160	2,0
1970	8 364 950	7 115 537	85,1	1 249 413	14,9	312 777	3,7
1971	10 209 375	8 676 284	85,0	1 533 091	15,0	578 977	5,7
1972	10 907 503	9 321 502	85,5	1 586 001	14,6	628 918	5,8
1973	11 402 261	9 669 689	84,8	1 732 572	15,2	742 621	6,5
1974	8 838 244	7 448 921	84,3	1 389 323	15,7	592 113	6,7
1975	8 614 524	7 050 120	81,8	1 564 404	18,2	807 931	9,4
1976	10 097 692	8 606 573	85,2	1 491 119	14,8	931 182	9,2
1977	11 168 708	9 104 454	81,5	2 064 254	18,5	1 399 338	12,5
1978	11 300 477	9 307 563	82,4	1 992 914	17,6	1 414 260	12,5
1979	10 647 442	8 328 055	78,2	2 319 387	21,8	1 833 927	17,2
1980	8 978 584	6 578 252	73,3	2 400 332	26,7	1 908 413	21,3
1981	8 533 135	6 205 856	72,7	2 327 279	27,3	1 858 896	21,8
1982	7 978 872	5 756 658	72,2	2 222 214	27,9	1 801 481	22,6
1983	9 182 071	6 795 299	74,0	2 386 772	26,0	1 915 621	20,9
1984	10 390 815	7 951 523	76,5	2 439 292	23,5	1 906 204	18,3
1985	11 038 423	8 204 704	74,3	2 833 719	25,7	1 217 860	20,2

* Les importations incluent les importations captives de 1980 et des années suivantes.

Source : Ward.

TABLEAU 1.6

Immatriculations de véhicules automobiles au Canada
1980-1984

	1980	1981	1982	1983	1984
Automobiles	10 255 511	10 199 388	10 530 355	10 731 520	10 780 667
Camions et camions tracteurs	2 902 730	3 137 987	3 239 341	3 307 746	3 046 889
Autobus	52 569	54 210	54 065	55 226	52 169
Motocyclettes	388 680	406 871	431 453	466 411	470 445
Autres	117 662	53 026	55 503	58 706	56 302
TOTAL	<u>13 717 152</u>	<u>13 851 482</u>	<u>14 310 717</u>	<u>14 619 609</u>	<u>14 406 472</u>

Source : Statistique Canada.

Les statistiques sur les immatriculations de véhicules automobiles figurant dans ce tableau ont été obtenues des 12 gouvernements provinciaux et territoriaux, chacun d'entre eux ayant son propre système d'immatriculation. Bien que chacun de ces systèmes puisse être complet et logique, les distinctions entre les différents territoires et provinces posent de sérieux problèmes à quiconque tente d'utiliser un total national.

Pour chaque province et territoire, les chiffres représentent le nombre total de véhicules immatriculés en une année complète ou partielle. Cependant, il y a dédoublement lorsque des véhicules sont immatriculés dans plus d'une province ou territoire durant une même année. Le questionnaire de Statistique Canada demandait des rapports de transfert séparés des provinces et territoires mais seules la Nouvelle-Écosse et la Colombie-Britannique ont été en mesure de fournir ces données et aucun ajustement n'a donc pu être fait. Une analyse de ces rapports indique que moins de 1,7 p. 100 des immatriculations de véhicules automobiles sont des transferts d'autres provinces et territoires.

Depuis 1980, les renseignements venant de la province du Québec concernant l'immatriculation sont fondés sur le compte du nombre de véhicules en circulation. Pour les années précédentes, les données compilées pour le Québec reposaient sur le nombre des transactions d'immatriculations. Cependant, comme le numéro d'immatriculation au Québec change chaque fois qu'un véhicule est vendu (contrairement aux neuf autres provinces où la plaque d'immatriculation suit le véhicule), le nombre des transactions tend à dépasser le nombre de véhicules en circulation dans cette province.

TABLEAU 1.7

Dix principaux constructeurs de véhicules au monde
selon la production totale
1984

Entreprise	Production totale (unités)
1. General Motors - É.-U.	8 070 647
2. Ford Motor - É.-U.	5 348 906
3. Toyota - Japon	3 482 727
4. Nissan - Japon	2 727 568
5. Volkswagen - Allemagne de l'Ouest	2 135 346
6. Renault - France	1 983 217
7. Chrysler - É.-U.	1 884 882
8. Peugeot - France	1 747 740
9. Uaz - U.R.S.S.	1 675 000
10. Fiat - Italie	1 528 910

Nota : Comprend la production des usines situées à l'extérieur du pays où se trouve la société mère.

Source : Motor Vehicle Manufacturers Association (MVMA) des États-Unis, World Motor Vehicle Data 1984.

Données compilées par la MVMA à partir de diverses sources étrangères. Les renseignements proviennent de rapports publiés par de nombreuses associations de constructeurs à l'extérieur des États-Unis et d'un certain nombre d'autres sources jugées valides. Par conséquent, et en raison des nombreux facteurs complexes qui interviennent dans la détermination du classement des constructeurs dans le monde entier, la MVMA n'assume pas la responsabilité de la classification établie ci-dessus.

TABLEAU 1.8

Ventilation à l'échelle internationale de l'approvisionnement en pièces d'équipement d'origine des cinq grands constructeurs automobiles (en millions de dollars canadiens)

Année-modèle	Achats américains auprès des fournisseurs-maison au Canada	Achats canadiens auprès des fournisseurs-maison aux États-Unis	Colonne (a) moins colonne (b)
	(a)	(b)	(c)
1965	17,4	522,2	- 504,8
1966	163,7	599,5	- 435,8
1967	209,0	716,1	- 507,1
1968	356,3	1 008,5	- 652,2
1969	406,8	1 298,7	- 891,9
1970	453,6	1 153,3	- 699,7
1971	639,0	1 428,1	- 789,1
1972	763,2	1 556,4	- 793,2
1973	801,7	1 804,0	-1 002,3
1974	713,0	2 083,2	-1 370,2
1975	796,7	2 209,1	-1 412,4
1976	1 165,6	2 772,2	-1 606,6
1977	1 520,6	3 365,8	-1 845,2
1978	2 222,0	s/o	s/o
1979	2 361,7	4 702,8	-2 341,1
1980	1 604,1	3 991,7	-2 387,6
1981	2 118,7	4 957,2	-2 838,5
1982	2 891,7	5 374,2	-2 482,5
1983	2 360,0	5 918,0	-3 558,0
1984	3 959,6	7 813,4	-3 853,8
1985	4 620,7	8 489,6	-3 868,9

Année-modèle	Achats américains auprès des fournisseurs-maison au Canada	Achats canadiens auprès des fournisseurs-maison aux États-Unis	Colonne (a) moins colonne (b)
	(a)	(b)	(c)
1965	74,3	236,4	- 162,1
1966	112,3	279,8	- 167,5
1967	172,1	304,6	- 132,5
1968	327,4	405,2	- 77,8
1969	430,9	485,5	- 54,6
1970	487,3	505,4	- 18,1
1971	574,5	484,4	90,1
1972	699,3	558,9	140,4
1973	888,4	748,8	139,6
1974	771,4	846,9	- 75,5
1975	875,8	1 051,1	- 175,3
1976	1 221,6	1 283,5	- 61,9
1977	1 530,0	1 519,9	10,1
1978	1 537,8	s/o	s/o
1979	1 812,0	1 560,0	25,2
1980	1 253,4	1 226,1	27,3
1981	1 385,1	1 450,7	- 65,6
1982	1 476,9	1 843,8	- 366,9
1983	1 922,1	2 067,4	- 145,3
1984	2 616,7	3 034,2	- 417,5
1985	3 381,4	3 871,4	- 490,0

Note : Les achats canadiens ne servent qu'à l'assemblage des véhicules au Canada. Ces chiffres ne comprennent pas les pièces importées en vue d'une fabrication ultérieure, ni les pièces importées pour être réexportées sous forme de pièces ou de véhicules démontés.

Source : Données compilées à partir des réponses fournies par les entreprises à l'enquête Reisman (1965-1977) et des rapports des entreprises faits aux fins du Pacte de l'automobile (1979-1985). Les rapports associés au Pacte de l'automobile ne fournissent pas de données pour 1978.

TABLEAU 1.9

Consommation de pièces d'automobiles par les constructeurs
(en millions de dollars canadiens).

Année	Canada	Aux États-Unis	Canada en tant que % du total
1972	3 239,2	32 483,2	9,1
1973	3 843,1	38 460,1	9,1
1974	4 314,1	34 338,1	11,2
1975	4 967,6	37 010,7	11,8
1976	6 090,8	48 796,2	11,1
1977	7 096,8	64 334,4	9,9
1978	8 378,8	76 966,0	9,8
1979	8 975,2	79 076,1	10,2
1980	8 752,3	64 364,5	12,0
1981	9 823,4	73 347,4	11,8
1982	10 597,8	-	-

Source : Statistique Canada, U.S. Department of Commerce et AFPAC.

2. LIVRAISONS

TABLEAU 2.1

Valeur des livraisons dans les industries canadienne et américaine de l'automobile 1973-1983 (en millions de dollars)

	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983*</u>
CANADA											
323 Constructeurs de véhicules automobiles	4715,8	5381,9	6024,4	7276,1	8610,4	10070,1	10724,4	10071,1	11402,8	12343,6	15590,7
3241 Fabricants de carrosseries de camions	143,2	178,3	197,2	194,4	188,6	207,6	281,2	316,5	372,5	311,9	282,7
3243 Fabricants de remorques commerciales	<u>108,9</u>	<u>138,4</u>	<u>117,0</u>	<u>110,3</u>	<u>151,8</u>	<u>218,5</u>	<u>313,3</u>	<u>301,9</u>	<u>259,1</u>	<u>171,5</u>	<u>166,7</u>
TOTAL PARTIEL	4967,9	5698,6	6338,6	7580,8	8950,8	10496,2	11318,9	10689,5	12034,4	12827,0	16040,1
325 Fabricants de pièces et d'accessoires d'automobiles	2304,6	2281,1	2325,8	3112,3	3790,2	4692,0	4472,8	3609,7	4358,4	5059,7	8357,9
188 Accessoires en tissu pour l'automobile	<u>229,3</u>	<u>229,0</u>	<u>227,1</u>	<u>305,5</u>	<u>348,6</u>	<u>427,7</u>	<u>424,6</u>	<u>424,5</u>	<u>520,9</u>	<u>479,2</u>	-
TOTAL PARTIEL	2533,9	2510,1	2552,9	3417,8	4138,8	5119,7	4897,4	4034,2	4879,3	5538,9	8357,9
TOTAL	<u>7501,8</u>	<u>8208,7</u>	<u>8891,5</u>	<u>10998,6</u>	<u>13089,6</u>	<u>15615,9</u>	<u>16216,3</u>	<u>14723,7</u>	<u>16913,7</u>	<u>18365,9</u>	<u>24398,0</u>
ÉTATS-UNIS											
3711 Carrosseries de véhicules automobiles et de voitures de tourisme	50227,7	43868,5	45340,2	62717,4	76517,8	84900,9	85147,4	66257,4	74273,1	70739,7	95930,8
3713 Carrosseries de camions et d'autobus**	1595,8	1471,3	1739,9	2342,4	3329,1	2292,5	2355,4	2123,1	2314,9	2510,9	2833,6
3715 Remorques de camion	<u>1369,5</u>	<u>1636,9</u>	<u>921,6</u>	<u>1297,3</u>	<u>1910,1</u>	<u>2498,0</u>	<u>3088,2</u>	<u>2435,8</u>	<u>2206,2</u>	<u>1773,3</u>	<u>2171,6</u>
TOTAL PARTIEL (\$ US)	53193,0	46976,7	48001,7	66357,1	81757,0	89691,4	90591,0	70816,3	78794,2	75023,9	100936,0
3714 Pièces et accessoires d'automobiles	21606,5	21656,0	22030,1	29024,4	35750,8	40199,7	39807,2	32881,2	37080,9	36293,1	44415,4
3465 Pièces d'automobiles embouties	6085,9	6103,0	6116,2	8070,5	9739,2	10697,6	10425,9	8497,3	8960,7	8777,4	11176,4
3592 Carburateurs, pistons, segments	1017,6	977,3	1009,0	1256,3	1400,6	1608,5	1904,1	1838,8	2130,9	2224,5	2485,0
3647 Équipement d'éclairage pour véhicules	577,4	598,0	590,6	771,1	908,5	1057,2	1061,5	876,0	956,3	1013,6	1282,1
3694 Équipement électrique de moteur	2343,0	2388,1	2427,6	3100,3	3647,2	4097,9	4124,3	3684,3	4071,0	3464,3	4212,4
2396 Garnitures intérieures d'automobile	<u>1289,4</u>	<u>1234,4</u>	<u>1283,1</u>	<u>1658,5</u>	<u>2166,3</u>	<u>2280,8</u>	<u>2287,4</u>	<u>1939,5</u>	<u>2286,1</u>	<u>2130,8</u>	<u>2723,0</u>
TOTAL PARTIEL (\$ US)	<u>32919,8</u>	<u>32956,8</u>	<u>33456,6</u>	<u>43881,1</u>	<u>53612,6</u>	<u>59941,7</u>	<u>59610,4</u>	<u>49717,1</u>	<u>55485,9</u>	<u>53903,7</u>	<u>66294,3</u>
TOTAL (\$ US)	86112,8	79933,5	81458,3	110238,2	135369,6	149633,1	150201,4	120533,4	134280,1	128927,6	167230,3
TOTAL (\$ CAN)	86121,4	78175,0	82867,5	108705,9	143965,6	170611,7	175960,9	140903,5	161001,8	170210,2	206094,6
TOTAL - AMÉRIQUE DU NORD (\$ CAN)	93623,2	86383,7	91759,0	119704,5	157055,2	186227,6	192177,2	155627,2	177915,5	195507,8	230492,6
CANADA en tant que % du TOTAL	8,02	9,50	9,69	9,19	8,33	8,39	8,44	9,46	9,51	12,9	10,6

* Tel que rapporté par SIC en 1980

** Révisé en 1977. Exclut les roulettes automobiles.

Source : Statistique Canada, le département du Commerce des É.-U. et APMA.

3. PRODUCTION

TABLEAU 3.1

Production nord-américaine de véhicules automobiles
(en milliers d'unités)

Année	Canada		États-Unis		Amérique du Nord	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%
1965	846	7,1	11 114	92,9	11 960	100,0
1966	902	8,0	10 363	92,0	11 265	100,0
1967	947	9,5	8 992	90,5	9 939	100,0
1968	1 180	9,8	10 794	90,2	11 974	100,0
1969	1 353	11,7	10 182	88,3	11 535	100,0
1970	1 193	12,6	8 263	87,4	9 456	100,0
1971	1 373	11,4	10 650	88,6	12 023	100,0
1972	1 474	11,5	11 297	88,5	12 771	100,0
1973	1 575	11,1	12 663	88,9	14 238	100,0
1974	1 564	13,5	9 984	86,5	11 548	100,0
1975	1 442	13,9	8 965	86,1	10 407	100,0
1976	1 647	12,5	11 486	87,5	13 133	100,0
1977	1 775	12,3	12 699	87,7	14 474	100,0
1978	1 818	12,4	12 895	87,6	14 713	100,0
1979	1 632	12,4	11 475	87,6	13 107	100,0
1980	1 374	14,6	8 010	85,4	9 384	100,0
1981	1 280	13,9	7 941	86,1	9 221	100,0
1982	1 236	15,0	6 985	85,0	8 221	100,0
1983	1 502	13,9	9 226	86,1	10 728	100,0
1984	1 830	14,4	10 924	85,6	12 754	100,0
1985	1 930	14,2	11 648	85,8	13 578	100,0

Source : Ward's Automotive Reports.

TABLEAU 3.2

Production canadienne de camions
(unités)
1975-1985

Année	Légers	Pourcentage du total	Moyens et lourds	Pourcentage du total	Total
1975	367 142	94,74	20 397	5,26	387 539
1976	482 807	96,45	17 753	3,55	500 560
1977	576 297	95,64	26 263	4,36	602 560
1978	629 743	95,99	26 316	4,01	656 059
1979	606 936	95,59	27 980	4,41	634 916
1980	506 274	95,97	21 248	4,03	527 522
1981	480 172	96,65	16 650	3,35	496 822
1982	434 138	96,94	13 682	3,06	447 820
1983	539 386	98,53	8 051	1,47	547 437
1984	793 873	97,81	17 849	2,19	811 722
1985	834 467	97,46	21 711	2,54	856 178

Source : AFVM.

TABLEAU 3.3

Production américaine de camions
1975-1985
(unités)

Année	Légers	% du total	Moyens	% du total	Lourds	% du total	Total
1975	1 945 498	85,62	200 271	8,82	126 391	5,56	2 272 160
1976	2 637 314	88,53	198 726	6,67	143 009	4,80	2 979 049
1977	3 048 767	88,80	203 653	5,93	180 809	5,27	3 433 229
1978	3 263 122	88,04	224 379	6,05	218 749	5,91	3 706 250
1979	2 608 076	85,89	189 477	6,24	239 153	7,88	3 036 706
1980	1 386 523	83,16	100 088	6,00	180 672	10,84	1 667 283
1981	1 445 403	84,98	88 666	5,21	166 839	9,81	1 700 908
1982	1 720 532	90,30	49 224	2,58	135 684	7,12	1 905 440
1983	2 096 297	86,47	126 548	5,22	201 459	8,31	2 424 304
1984	2 769 275	90,05	67 805	2,21	238 245	7,74	3 075 325
1985	3 045 990	90,74	78 279	2,33	232 636	6,93	3 356 906

Source : Ward's Automotive Yearbook.

4. INVESTISSEMENTS

TABLEAU 4.1
 Dépenses d'investissement en capital par les industries canadienne et américaine de l'automobile
 1973-1985
 (en millions de dollars canadiens)

	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
<u>CANADA</u>													
Constructeurs de véhicules automobiles	43,2	73,5	61,0	59,6	152,5	83,6	111,4	136,4	272,9	203,1	463,2	256,1	713,6
Fabricants de carrosseries de camions	17,6	31,2	18,5	23,3	24,1	15,4	41,7	47,2	32,2	33,6	12,6	12,6	8,9
TOTAL PARTIEL	60,8	104,7	79,5	82,9	176,6	99,0	153,1	183,6	305,1	236,7	475,8	268,7	722,5
Pièces et accessoires d'automobiles	78,7	119,9	81,2	62,5	109,6	203,9	330,9	780,9	666,5	188,5	140,5	171,1	332,1
TOTAL	139,5	224,6	160,7	145,5	286,2	302,9	484,0	964,5	971,6	425,2	616,3	439,8	1 054,6
<u>ÉTATS-UNIS</u>													
Carrosseries de véhicules automobiles et de voitures de tourisme	806,0	1020,0	667,0	1032,3	1814,4	2140,0	2232,4	2677,5	5631,9	2922,5	s/o	s/o	s/o
Carrosseries de camions et d'autobus**	29,5	33,7	28,6	30,8	59,7	44,8	56,2	41,7	52,9	63,8	s/o	s/o	s/o
Remorques de camions	28,0	29,0	33,2	14,3	38,6	44,5	43,5	64,5	66,3	46,0	s/o	s/o	s/o
TOTAL PARTIEL	863,5	1082,7	728,8	1077,4	1912,7	2229,3	2332,1	2783,7	5751,1	3032,3	s/o	s/o	s/o
Pièces et accessoires d'automobiles	1033,7	1261,7	1133,7	948,7	1973,9	2801,9	3222,4	3615,7	3968,0	2211,0	s/o	s/o	s/o
Pièces d'automobiles embouties	171,5	220,5	219,5	173,7	310,8	457,7	457,9	713,1	1012,4	573,8	s/o	s/o	s/o
Carburateurs, pistons, segments	73,5	29,0	31,1	38,1	85,0	137,1	136,1	133,1	165,2	130,8	s/o	s/o	s/o
Équipement d'éclairage pour véhicules	33,7	45,6	15,5	21,1	49,1	47,0	59,9	59,7	83,9	54,0	s/o	s/o	s/o
Équipement électrique de moteur	80,9	128,6	52,8	72,3	155,3	196,9	187,1	147,6	188,0	96,7	s/o	s/o	s/o
Garnitures intérieures d'automobiles	26,7	37,7	21,1	20,2	38,4	40,0	44,5	53,8	72,5	50,7	s/o	s/o	s/o
TOTAL PARTIEL	1420,0	1723,1	1473,4	1274,1	2612,5	3680,6	4107,9	4723,0	5490,0	3117,0	s/o	s/o	s/o
TOTAL ÉTATS-UNIS	2283,5	2805,8	2202,2	2351,5	4525,2	5909,9	6440,0	7506,7	11241,1	6149,3	s/o	s/o	s/o
TOTAL AMÉRIQUE DU NORD	2423,0	3030,4	2362,9	2496,9	4811,4	6212,8	6924,0	8471,2	12212,7	6574,5	s/o	s/o	s/o
CANADA en tant que % du total de l'AMÉRIQUE DU NORD													
- Industrie d'assemblage	6,6	8,8	9,8	7,1	8,5	4,3	6,2	6,2	5,0	7,2			
- Industrie des pièces	5,3	6,5	5,2	4,7	4,0	5,2	7,5	14,2	10,8	5,7			
- Total de l'industrie automobile	5,8	7,4	6,8	5,8	5,9	4,9	7,0	11,4	8,0	6,5			

** Révisé en 1977; exclut les roulettes automobiles.

Taux de change : nouveaux taux de change moyens, Revue de la Banque du Canada, 1965-1982.

Source : Statistique Canada et le département de Commerce des É.-U. et APMA.

DONNÉES SUR LE COMMERCE ET LE PACTE DE L'AUTOMOBILE

TABLEAU 5.1

Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile*
(en millions de dollars canadiens)
1968-1985

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
<u>EXPORTATIONS CANADIENNES</u>																		
Véhicules automobiles	133	108	141	114	117	126	204	421	427	614	711	558	634	656	440	281	346	216
Pièces	68	91	99	85	88	119	142	180	171	195	314	445	420	556	404	254	280	307
Pneus et chambres à air	3	2	3	4	3	5	5	5	8	7	10	11	31	45	26	18	24	45
Réexportations	11	10	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134
TOTAL	215	211	252	210	214	258	358	621	615	826	1044	1035	1174	1693	1260	747	824	702
<u>IMPORTATIONS CANADIENNES</u>																		
Véhicules automobiles	177	245	240	374	464	377	450	410	522	592	894	727	1159	1599	1413	1626	2176	3107
Pièces	60	93	130	133	191	212	260	206	231	235	262	365	355	342	379	613	1328	1459
Pneus et chambres à air	10	13	19	27	42	57	70	82	79	110	146	202	208	187	115	128	207	207
TOTAL	247	351	389	534	697	646	780	698	842	937	1302	1294	1722	2128	1907	2367	3711	4773
<u>SOLDES</u>																		
Véhicules automobiles	(44)	(137)	(99)	(260)	(347)	(251)	(246)	11	(95)	22	(183)	(169)	(525)	(943)	(973)	(1345)	(1830)	(2891)
Pièces	8	(2)	(31)	(48)	(103)	(93)	(118)	(26)	(60)	(40)	52	180	65	214	25	(359)	(1048)	(1152)
Pneus et chambres à air	(7)	(11)	(16)	(23)	(39)	(52)	(65)	(77)	(71)	(103)	(136)	(191)	(177)	(142)	(89)	(110)	(183)	(162)
Réexportations	11	10	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134
TOTAL	(32)	(140)	(137)	(324)	(483)	(388)	(422)	(82)	(227)	(111)	(258)	(259)	(548)	(435)	(647)	(1620)	(2887)	(4071)

*Les pièces pour véhicules démontés sont parfois incluses dans la catégorie pièces et parfois dans la catégorie véhicules.

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 5.2

Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile
1968-1985

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	
(en millions de dollars canadiens)																			
Importations américaines provenant du Canada*																			
Automobiles	1 204	1 662	1 538	1 943	2 046	2 272	2 540	2 858	3 430	4 032	4 723	4 345	4 452	5 145	7 170	8 973	13 085	15 277	
Camions, etc.	399	605	589	593	706	789	868	932	1 344	1 964	2 325	2 364	2 218	3 142	3 946	4 437	5 880	6 442	
Pièces	846	1 037	1 127	1 495	1 778	2 172	1 963	2 045	2 942	3 721	4 753	4 489	3 405	4 151	4 902	7 056	10 287	11 512	
Pneus et chambres à air	9	5	15	8	23	68	64	68	163	144	192	234	231	286	406	419	598	592	
Total	2 458	3 309	3 269	4 039	4 553	5 301	5 435	5 903	7 879	9 861	11 993	11 432	10 306	12 724	16 424	20 885	29 850	33 803	
Importations canadiennes provenant des États-Unis																			
Automobiles	809	792	659	960	1 056	1 439	1 621	2 183	2 317	2 834	3 038	3 747	3 388	3 710	2 875	4 886	6 085	8 566	
Camions, etc.	189	263	275	361	495	643	896	942	970	1 118	1 322	1 952	1 217	1 347	873	1 129	2 039	2 570	
Pièces	1 820	2 307	2 107	2 485	2 907	3 528	3 829	4 425	5 473	6 848	8 092	8 666	7 600	9 230	9 676	11 359	15 446	17 438	
Pneus et chambres à air	29	37	24	36	50	92	218	174	115	153	130	155	146	165	147	225	345	264	
Total	2 847	3 399	3 065	3 842	4 508	5 702	6 564	7 724	8 874	10 953	12 582	14 520	12 351	14 452	13 571	17 599	23 915	28 838	
Soldes																			
Automobiles	395	870	879	983	990	833	919	675	1 113	1 198	1 685	598	1 064	1 435	4 295	4 087	7 000	6 711	
Camions, etc.	210	342	314	232	211	146	-28	-10	375	846	1 003	412	1 001	1 795	3 073	3 308	3 841	3 852	
Pièces	-974	-1 270	-980	-990	-1 129	-1 356	-1 866	-2 380	-2 531	-3 127	-3 339	-4 177	-4 195	-5 079	-4 774	-4 303	-5 159	-5 926	
Pneus et chambres à air	-20	-32	-9	-28	-27	-24	-154	-106	48	-9	62	79	85	121	259	194	253	328	
Total	-389	-90	204	197	45	-401	-1 129	-1 821	-995	-1 092	-589	-3 087	-2 045	-1 728	2 853	3 286	5 935	4 965	
Exclusion : ajustements rétroactifs à la valeur des pièces importées des États-Unis pour les frais découlant de la fabrication d'outils spéciaux																			
	51	84	95	80	85	93	188	135	151	244	284	234	297	463	479	454	417	454	

*On obtient une mesure plus précise du commerce des produits de l'automobile en comparant les statistiques d'importation de chacun des pays. En conséquence, les données sur les exportations canadiennes sont établies à partir des statistiques sur les importations des États-Unis.

TABLEAU 5.3

Commerce Canada - États-Unis dans le cadre et en dehors de l'Accord commercial sur les produits de l'automobile
1974-1983
(en millions de dollars canadiens)

	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>
Importations américaines provenant du Canada										
dans ACPA - Véhicules automobiles	3 391,0	3 726,1	4 703,6	5 942,8	6 972,0	6 622,0	6 612,2	8 141,7	11 023,1	12 975,5
- Pièces	1 816,9	1 909,2	2 766,6	3 488,4	4 421,0	4 072,0	3 008,1	3 670,7	4 292,4	6 207,4
- Total partiel	5 207,9	5 635,3	7 470,2	9 431,2	1 393,0	10 694,0	9 620,3	11 812,4	15 315,5	19 182,9
hors ACPA - Véhicules automobiles	14,3	60,5	69,1	51,4	61,0	84,0	56,3	118,7	93,2	55,1
- Pièces	136,1	131,4	174,9	112,7	325,0	417,0	374,0	398,4	602,3	649,9
- Pneus et chambres à air	63,6	68,1	163,7	143,6	191,0	234,0	229,9	239,0	405,4	407,0
- Total partiel	214,0	260,0	407,7	307,7	577,0	735,0	660,2	756,1	1 100,9	1 112,0
Importations canadiennes provenant des États-Unis										
dans ACPA - Véhicules automobiles	2 443,9	3 000,3	3 129,7	3 846,1	4 283,0	5 564,0	4 542,6	4 944,8	3 705,2	5 865,6
- Pièces	3 546,6	4 039,9	4 800,8	6 218,3	7 425,0	7 780,0	6 890,3	8 364,2	9 055,8	10 967,3
- Total partiel	5 990,5	7 040,2	7 930,5	10 064,4	11 708,0	13 344,0	11 432,9	13 309,0	12 761,0	16 832,9
hors ACPA - Véhicules automobiles	108,1	277,6	201,3	206,2	77,0	135,0	148,6	236,2	101,6	200,8
- Pièces	341,4	356,6	578,8	511,7	661,0	879,0	712,6	908,6	722,2	756,4
- Pneus et chambres à air	218,1	172,8	114,4	153,1	130,0	155,0	145,6	136,7	120,5	197,0
- Total partiel	667,6	807,0	894,5	871,0	868,0	1 169,0	1 006,8	1 281,5	944,3	1 154,2
Soldes										
dans ACPA - Véhicules automobiles	947,1	725,8	1 573,9	2 096,7	2 689,0	1 058,0	2 069,6	3 196,9	7 317,9	7 109,9
- Pièces	(1 729,7)	(2 130,7)	(2 034,2)	(2 729,9)	(3 004,0)	(3 708,0)	(3 882,2)	(4 693,5)	(4 763,4)	(4 759,9)
- Total partiel	(782,6)	(1 404,9)	(460,3)	(633,2)	(315,0)	(2 650,0)	(1 812,6)	(1 496,6)	2 554,5	2 350,0
hors ACPA - Véhicules automobiles	(93,8)	(217,1)	(132,2)	(154,8)	(16,0)	(51,0)	(92,3)	(117,5)	(8,4)	(145,7)
- Pièces	(205,3)	(225,2)	(403,9)	(399,0)	336,0	462,0	(338,6)	(510,2)	(119,9)	(106,5)
- Pneus et chambres à air	(154,5)	(104,7)	49,3	(9,5)	61,0	79,0	84,3	102,3	184,9	210,0
- Total partiel	(453,6)	(547,0)	(486,8)	(563,3)	(291,0)	(434,0)	(346,6)	(525,4)	156,6	(42,2)

Source : Compilé à partir des données de la série des " Importations de produits selon les articles tarifaires " de Statistique Canada, et de diverses éditions du rapport du président des États-Unis au Congrès sur le fonctionnement de l'accord canado-américain relatif aux produits de l'industrie de l'automobile.

Les importations en provenance des États-Unis incluent les pièces pour véhicules démontés.

Les valeurs pour 1983 sont provisoires et donc susceptibles de varier.

TABLEAU 5.4

Rapport entre le déséquilibre commercial
 au sujet de l'Accord canado-américain de l'industrie de l'automobile
 et la valeur ajoutée au Canada dans la production domestique,
 en pourcentage du coût des ventes
 (1966-1985)

Année	Valeur ajoutée au Canada en pourcentage du coût des ventes au Canada (année-modèle)	Déséquilibre commercial du Canada en % du commerce total dans le cadre du Pacte de l'automobile canado-américain (année civile)
1966	69	-24,7
1967	69	-15,8
1968	72	- 7,8
1969	81	- 1,4
1970	92	4,4
1971	95	3,5
1972	90	1,5
1973	79	- 1,5
1974	71	- 7,0
1975	66	-11,1
1976	67	- 3,0
1977	72	- 3,2
1978	74	- 1,4
1979	64	-11,0
1980	53	- 8,6
1981	62	- 6,0
1982	91	9,1
1983	87	6,5
1984	83	s/o
1985	78	s/o

Source : Ministère de l'Expansion industrielle régionale.

TABLEAU 5.5

Ratios* entre la production globale nette et la valeur nette des ventes réalisées par les sociétés participant au Pacte de l'automobile, au Canada
1971-1985

	<u>ANNEES-MODELES</u>														
	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
(en millions de dollars canadiens)															
<u>VÉHICULES AUTOMOBILES</u>															
(Ratio requis : entre 95 et 100)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les entreprises)	149	125	121	122	122	122	125	130	130	106	123	202	196	173	174
<u>VÉHICULES COMMERCIAUX</u>															
(Ratio requis : de 75 à 100+)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les entreprises)	142	122	115	98	101	113	132	155	127	115	140	238	272	231	192
<u>AUTOBUS</u>															
(Ratio requis : de 85 à 100)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les entreprises)	120	119	97	102	114	98	105	163	183	199	273	213	243	312	324

*Le ratio valeur de production nette/valeur des ventes nettes est le rapport de la valeur totale de la production des véhicules canadiens et de la valeur des ventes nettes totales de véhicules pour toutes les entreprises participant au Pacte de l'automobile.

Source : Compilé à partir des rapports des entreprises participant au Pacte de l'automobile présentés au ministère de l'Expansion industrielle régionale.

TABLEAU 5.6

Valeur réelle ajoutée au Canada, en pourcentage du coût des ventes,
comparativement aux engagements de VAC de tous les fabricants
participant au Pacte de l'automobile
1975-1985

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
(en millions de dollars canadiens)											
Coût des ventes de véhicules au Canada de tous les fabricants participant au Pacte de l'automobile (année-modèle)	4 545	5 345	6 001	6 727	8 554	8 757	8 659	6 327	6 752	10 281	13 022
Total de la valeur ajoutée au Canada produite (année-modèle)	2 987	3 606	4 337	4 951	5 491	4 659	5 368	5 759	5 847	8 504	10 210
Différence entre le coût des ventes et la VAC produite	1 558	1 739	1 664	1 776	3 063	4 020	3 235	568	905	1 777	2 812
VAC totale réalisée en pourcentage de la VAC produite	66	67	72	74	64	53	62	91	87	83	78
VAC totale déclarée par tous les fabricants, en pourcentage du coût des ventes de véhicules	61	61	60	59	58	57	58	59	60	60	60

Source : Rapports des compagnies participant au Pacte de l'automobile présentés au ministère de l'Expansion industrielle régionale.

TABLEAU 5.7

Total de la valeur ajoutée au Canada, selon les catégories de production, pour les quatre principaux constructeurs canadiens

Année	VAC non-pièces, production de véhicules	VAC pièces, production de véhicules	VAC, pièces d'équipement d'origine exportées	VAC totale produite	VAC pièces en pourcentage de la VAC totale
	a	b	c	d = a+b+c	(b+c)/d
1964	319 294	429 687	36 496	785 477	59,4
1965	379 532	575 750	100 097	956 229	60,3
1966	398 154	537 554	198 943	1 134 651	64,9
1967	360 716	481 780	302 669	1 145 165	68,5
1968	418 490	493 666	444 895	1 357 051	69,2
1969	473 920	559 537	587 509	1 620 966	70,8
1970	482 821	509 910	650 575	1 643 306	70,6
1971	524 922	457 094	728 149	1 710 165	69,3
1972	564 178	562 676	879 228	2 006 082	71,9
1973	657 787	603 624	1 078 736	2 340 147	71,9
1974	739 987	640 285	1 069 117	2 449 389	69,8
1975	876 298	733 442	1 105 988	2 715 728	67,7
1976	1 053 265	724 808	1 568 273	3 346 346	68,5
1977	1 289 796	833 948	1 882 556	4 006 300	67,8
1978	1 435 608	948 744	2 133 323	4 517 675	68,2
1979	1 465 468	1 184 305	2 351 655	5 001 428	70,7
1980	1 321 865	1 086 625	1 755 138	4 163 628	68,2
1981	1 344 937	1 272 954	2 217 692	4 835 583	72,2
1982	1 456 898	1 232 880	2 256 222	4 946 000	70,6
1983	1 603 567	1 446 315	2 542 162	5 592 044	71,3
1984	1 980 610	2 797 210	3 917 148	8 694 968	77,2
1985	2 181 753	3 093 599	5 095 169	10 370 521	79,0

Source : Données 1964-1977 compilées par la Commission Reisman; données 1978-1985 compilées par le ministère de l'Expansion industrielle régionale.

TABLEAU 5.8

Industrie de l'automobile, transactions choisies¹ de comptes courants et de comptes de capital entre le Canada et les États-Unis
1981-1984

Genre de transaction	1981	1982	1983	1984
(en millions de dollars canadiens)				
Importations américaines du Canada ² :				
Voitures	5 145	7 170	8 973	13 085
Camions, etc.	3 142	3 946	4 437	5 880
Pièces	4 151	4 902	7 056	10 885
Pneus et chambres à air	286	406	419	-
Total	12 724	16 424	20 885	29 850
Importations canadiennes des États-Unis ³ :				
Voitures	3 719	2 877	4 886	6 085
Camions, etc.	1 339	873	1 129	2 039
Pièces	9 230	9 683	11 359	15 791
Pneus et chambres à air	165	147	225	-
Total	14 453	13 579	17 599	23 915
Transferts nets dans le commerce des marchandises	-1 729	+2 845	+3 286	+5 935
Autres transactions choisies de compte courant	- 583	- 868	- 485	-1 323
Transfert net, compte courant	-2 312	+1 977	+2 801	+4 612
Transactions au compte de capital				
Transfert net, compte de capital	+ 778	- 31	-1 283	+ 107
Transfert net, compte de capital et compte courant	-1 534	+1 946	+1 518	+4 719

1. Les éléments contenus dans l'exposé ne représentent pas la gamme complète des transferts de capital et des transferts courants se rapportant à l'industrie de l'automobile, mais ils sont un ensemble d'éléments importants. On doit tenir compte de cette précision en lisant les soldes.
2. Les valeurs sont converties en fonction d'une moyenne mensuelle du taux de change à midi.
3. Les frais d'outillage spécial appliqués aux pièces importées des États-Unis sont exclus.

TABLEAU 5.8 (suite)

Ce tableau présente des données sur les transactions aux principaux comptes courants et comptes de capital entre le Canada et les États-Unis dans le secteur de l'automobile. Il couvre les quatre principaux constructeurs automobiles au Canada et d'autres fabricants canadiens de pièces et d'accessoires d'automobiles.

Le but de l'exposé n'est pas de montrer l'incidence de la balance globale des paiements en vertu des accords sur les produits de l'automobile puisque, à part les coûts de transport international qui sont généralement exclus de la valeur déclarée des véhicules et des pièces, les effets du commerce avec les pays du tiers monde et d'autres secteurs de l'économie ne sont pas couverts.

En identifiant les membres de l'industrie de l'automobile aux fins du présent tableau, on a accordé une attention particulière aux fabricants qui résident au Canada et dont les produits peuvent faire l'objet de statistiques sur le commerce de marchandises. En plus de couvrir les constructeurs, les données couvrent aussi les manufacturiers et fournisseurs oeuvrant dans le secteur après-vente de l'industrie de l'automobile (là où les enquêtes sur la balance des paiements permettent de les identifier).

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 5.9

Variations prévues en vertu de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce pour les droits ad valorem de la nation la plus favorisée, articles tarifaires 43803-1 et 61815-1

	1983	1984	1985	1986	1987
Automobiles et véhicules automobiles toutes catégories, trolleybus électriques sans rails et châssis pour tous ces véhicules (article n°43803-1)	12,1	11,4	10,7	9,9	9,2
Pneus et chambres à air entièrement ou partiellement en caoutchouc (article 61815-1)	13,9	12,9	12,0	11,1	10,2

6. EMPLOI

TABLEAU 6.1

Emplois liés à l'industrie de l'automobile au Canada
1964-1985
(milliers)

Année civile	Assemblage de véhicules automobiles (CTI 323)	Carrosseries de camions et de remorques (CTI 324)	Pièces et accessoires d'automobiles (CTI 325)	Tissus et accessoires d'automobiles (CTI 188)	Total
1964	34,3	4,4	30,5	1,3	70,5
1965	39,8	5,8	35,3	1,9	82,8
1966	40,7	6,3	37,6	2,7	87,3
1967	38,7	6,7	37,7	2,6	85,7
1968	39,6	6,8	37,3	3,1	86,8
1969	42,3	8,2	40,4	4,1	95,0
1970	37,5	8,4	36,4	3,7	86,0
1971	41,0	10,1	41,3	4,3	96,7
1972	41,9	14,2	41,4	5,2	102,7
1973	45,2	14,8	48,8	5,8	114,6
1974	47,1	15,2	45,9	5,7	113,9
1975	43,4	14,4	41,2	4,8	103,8
1976	46,6	14,0	46,2	5,6	112,4
1977	50,6	12,6	48,6	6,5	118,3
1978	52,3	13,6	52,1	6,9	124,9
1979	52,6	14,8	49,8	6,6	123,8
1980	43,9	12,9	41,0	6,3	104,1
1981	43,4	12,1	44,7	7,2	107,4
1982	42,7	8,6	41,1	6,3	98,7
1983*	44,4	11,5	55,2	4,5	115,6
1984*	49,5	12,5	56,9	4,9	123,8
1985*	50,4	13,5	60,3	5,1	129,1

* A compter de mars 1983, les données sur l'emploi sont fondées sur une enquête-échantillonnage plutôt que sur les données des entreprises comptant au moins 20 employés comme c'était le cas avant 1983. Par conséquent, on ne peut comparer les données de 1983 aux données habituelles sur l'emploi.

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 6.2

Emplois liés à l'industrie de l'automobile aux États-Unis
1972-1985
(milliers)

Année	Véhicules automobiles et équipement total (CTI 371)	Véhicules automobiles (CTI 3711)	Carrosseries de camions et d'autobus (CTI 3713)	Pièces et accessoires (CTI 3714)	Pièces d'automobiles embouties (CTI 3465)
Moyenne annuelle					
1972	874,8	415,2	46,1	383,0	104,5
1973	976,5	461,6	51,3	429,9	110,9
1974	907,7	416,2	54,8	402,7	95,5
1975	792,4	375,3	45,5	352,5	82,1
1976	881,0	415,9	43,7	399,0	99,5
1977	938,0	439,8	47,5	424,3	110,0
1978	977,1	451,5	51,4	443,6	114,0
1979	994,6	464,2	45,8	444,4	115,0
1980	788,8	368,1	39,7	349,5	95,3
1981	788,7	358,7	37,0	363,3	93,7
1982	704,8	321,3	31,1	325,4	82,0
1983	772,7	363,1	31,8	344,2	88,6
1984	867,2	389,4	40,4	388,0	99,3
1985	873,4	402,5	37,8	388,9	102,3

Source: Bureau of Labor Statistics des États-Unis.

Fondé sur la classification type des industries (CTI), moyenne annuelle pour 1972-1985.

TABLEAU 6.3

Ventilation des établissements producteurs de pièces d'automobiles du Canada
par nombre d'employés, 1984

Nombre d'employés	Nombre d'établissements	Pourcentage du total des établissements	Valeur des livraisons (en millions de dollars)	Pourcentage du total des livraisons
moins de 100	324	69.4	783.9	9.4
100-500	117	25.1	2 379.1	28.5
500 ou plus	26	5.5	5 194.9	62.1
Total	467	100.0	8 357.9	100.0

Source : Statistique Canada.

7. USINES D'ASSEMBLAGE DE VÉHICULES ET DE FABRICATION DE PIÈCES AU CANADA

TABLEAU 7.1

Principales usines d'assemblage de véhicules automobiles
et de fabrication de pièces au Canada

Emplacement	Nom de la société/de l'usine	Principaux produits
<u>Colombie-Britannique</u>		
Burnaby	Freightliner of Canada Ltd.	Camions
Kelowna	Western Star Trucks Inc.	Camions
North Vancouver	Pacific Truck and Trailer Ltd.	Camions
<u>Manitoba</u>		
Winnipeg	Flyer Industries Ltée	Autobus
	Motor Coach Industries	Autobus
<u>Nouvelle-Écosse</u>		
Halifax	Volvo Canada Ltée	Automobiles
<u>Ontario</u>		
Brampton	American Motors (Canada) Ltd.	Automobiles
Chatham	International Harvester Canada	Camions
Oakville	Ford Motor du Canada Ltée : Usine d'assemblage d'automobiles	Automobiles
	Ford Ontario Truck Plant	Camions
Oakville	Mack Canada Inc.	Camions
Oshawa	General Motors du Canada Ltée : Usine d'assemblage d'automobiles	Automobiles
	Usine d'assemblage de camions de GM	Camions

TABLEAU 7.1 (suite)

Principales usines d'assemblage de véhicules automobiles
et de fabrication de pièces au Canada

Emplacement	Nom de la société/de l'usine	Principaux produits
<u>Ontario</u> (suite)		
Mississauga	Ontario Bus Industries Ltd.	Autobus
Scarborough	Usine de fourgonnettes de GM	Fourgonnettes
Saint-Thomas	Ford Motor du Canada Ltée	Automobiles
Windsor	Chrysler Canada Ltée : Usine d'assemblage d'automobiles	Petites fourgonnettes
	Pillette Road Plant	Fourgonnettes et familiales
<u>Québec</u>		
Saint-Eustache	Usine d'autocars, division diesel de GM	Autobus
Sainte-Thérèse	Canadian Kenworth Company (division de Paccar Canada Ltée)	Camions
Sainte-Thérèse	General Motors du Canada Ltée	Automobiles
Pointe-Claire	Prévost Car, Inc.	Autobus

Source : Compilé à partir des renseignements fournis par les entreprises, la société des fabricants de véhicules à moteur et Statistique Canada.

TABLEAU 7.2

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
Usines internes		
American Motors (Canada) Inc.	Sarnia (Ont.)	Blocs et moulages
Chrysler Canada Ltée		
Usine de garnitures	Ajax (Ont.)	Panneaux de portières; coussins et dossiers de siège
Usine de moulage d'aluminium	Etobicoke (Ont.)	Pistons, carters de pompes à eau, boîtes de transfert
Ford Motor du Canada Ltée		
Usine de verre de Niagara	Niagara Falls (Ont.)	Glaces d'automobiles
Usine d'Essex	Windsor (Ont.)	Moteurs V-6
Usine de moteurs Ensite #1	Windsor (Ont.)	Moteurs V-8
Usine de moteurs Ensite #2	Windsor (Ont.)	Machinerie associée aux moteurs et pièces embouties
Usine de moulage	Windsor (Ont.)	Moulages de fer
Usine d'aluminium d'Essex	Windsor (Ont.)	Moulages d'aluminium
Philco Ford	Don Mills (Ont.)	Postes de radio et composantes électroniques
General Motors du Canada Ltée		
Usine de fabrication	Oshawa (Ont.)	Pièces embouties, batteries, radiateurs, ensembles d'instruments, matières plastiques, jantes
Fonderie	St. Catharines (Ont.)	Moulages métalliques (ferreux et non ferreux)

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
Usine d'essieux	St. Catharines (Ont.)	Essieux, freins à disque, bougies, suspensions avant, pièces de boîtes de vitesses
Usine de moteurs	St. Catharines (Ont.)	Moteurs V-6 et V-8
Usine de garnitures	Windsor (Ont.)	Ensembles de garnitures, revêtements de portes
Usine de transmissions	Windsor (Ont.)	Boîtes de vitesses automatiques pour tractions avant

Fabricants indépendants appartenant à des intérêts étrangers
(principales usines)

AP Parts of Canada	Rexdale (Ont.)	Silencieux, tuyaux de sortie d'échappement et tuyaux d'échappement
Budd Canada Inc.	Kitchener (Ont.) Winnipeg (Man.)	Châssis, chauffe-bloc
Canadian Fram Limited	Chatham (Ont.)	Pièces anti-pollution, systèmes de refroidissement
Certified Brakes	Rexdale (Ont.)	Garnitures de freins à disque, plaquettes de freins, pièces de circuit hydraulique
Groupe Continental du Canada	Amherstburg (N.E.) Brampton (Ont.)	Pièces embouties, ressorts
Hayes-Dana Inc.	St. Catharines (Ont.) et Barrie (Ont.)	Arbres de transmission, châssis, essieux
Kelsey-Hayes Canada Ltd.	Windsor (Ont.) St. Catharines	Roues, pièces de freins

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
<u>Fabricants indépendants appartenant à des intérêts étrangers</u> (principales usines) (suite)		
Kralinator Filters	Cambridge (Ont.)	Filtres à huile, à essence et à air
Motor Wheel Corporation of Canada Ltd.	Chatham (Ont.)	Roues, jantes et boudins
Rockwell International du Canada ltée	La Colle (Qué.) Tilbury (Ont.) Gananoque (Ont.) Mississauga (Ont.) Bracebridge (Ont.) Chatham (Ont.) Milton (Ont.)	Ressorts à boudins, freins, pièces embouties, pièces en plastique
Standard Tube Canada Ltd.	Woodstock (Ont.)	Pièces d'essieu
Standard Products Canada	Stratford (Ont.)	Bouffrets étanches, supports de moteur et de carrosserie
TRW Canada, Div. des produits Thompson	St. Catharines (Ont.)	Pièces de direction, soupapes, dispositifs électro-mécaniques
Varta Batteries Ltd.	Lachine (Qué.) Scarborough (Ont.) St. Thomas (Ont.) Winnipeg (Man.) Richmond (Man.)	Batteries
Walker Canada	Cambridge (Ont.)	Silencieux, tuyaux de sortie d'échappement et tuyaux d'échappement
<u>Compagnies appartenant à des intérêts canadiens</u>		
A.G. Simpson Co. Ltd.	Toronto (Ont.) Windsor (Ont.)	Pièces embouties
Ahoy Industries Inc.	Richmond (C.-B.)	Tuyaux de sortie d'échappement pour camions

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
<u>Compagnies appartenant à des intérêts canadiens</u> (suite)		
Amcan Castings Ltd.	Hamilton (Ont.)	Moulages
Asbestonos	Montréal (Qué.)	Pièces de freins et de transmissions
Butler Metal Products Co. Ltd.	Cambridge (Ont.)	Pièces embouties
CAE Industries Ltd.	St. Catharines (Ont.) Montréal (Qué.) Welland (Ont.) Vancouver (C.-B.)	Moulages en métaux non ferreux et en alliages légers
Canadian-General Tower Ltd.	Cambridge (Ont.)	Tissus pour sièges
Crila Plastic Industries Ltd.	Bolton (Ont.)	Garnitures
Do Ray Lamp Company (Canada)	Toronto (Ont.)	Éclairage et matériel de sécurité pour camions
Dominion Auto Accessories Ltd.	Toronto (Ont.)	Éclairage, rétroviseurs et clignotants de sécurité
Fabricated Steel Products Ltd.	Windsor (Ont.)	Pièces embouties
Fleck Manufacturing Company	Tillsonburg (Ont.) Huron Park (Ont.)	Faisceaux de câblage
Huron Steel Products	Windsor (Ont.)	Pièces embouties
Kendan Manufacturing Ltd.	Windsor (Ont.)	Pièces de moteur diesel
Keystone A&A Industries Ltd.	Richmond (C.-B.)	Roues et enjoliveurs
Magna International Incorporated	Markham (Ont.)	Pièces embouties, de plastique, moteurs et instruments

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
<u>Compagnies appartenant à des intérêts canadiens</u> (suite)		
National Auto Radiator Manufacturing Co.	Windsor (Ont.)	Pièces embouties
Stelco Inc. (pièces seulement)	Gananoque (Ont.) Toronto (Ont.)	Pièces de fixation et pièces forgées
Tamco Ltd.	Windsor (Ont.)	Leviers des vitesses, changeurs de vitesse
Thrush Incorporated	Rexdale (Ont.)	Silencieux, tuyaux de sortie d'échappement et tuyaux d'échappement
Tridon Ltd.	Burlington (Ont.) Oakville (Ont.)	Colliers de serrage, clignotants électro- niques, balais d'essuie- glace
Produits cellulaires Waterville	Waterville (Ont.)	Produits de caoutchouc, tableaux de bord rembourrés
Woodbridge Foam Corporation	Toronto (Ont.)	Ensembles et éléments de caoutchouc-mousse

Une liste complète des fabricants de pièces canadiens peut être obtenue de l'Association des fabricants de pièces de véhicules automobiles.

