



Industrie, Sciences et
Technologie Canada

Industry, Science and
Technology Canada

Canada

Rapport sur l'industrie canadienne de l'automobile en 1986

RAPPORT SUR L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1986

Transport de surface et machinerie
Industrie, Sciences et Technologie Canada
Ottawa (Ontario)

Juillet 1988

AVANT-PROPOS

En 1983, le Groupe d'étude sur l'industrie canadienne des véhicules et des pièces d'automobiles a recommandé que le gouvernement publie un rapport annuel sur la performance de l'industrie canadienne de l'automobile. A la suite de cette recommandation, des rapports annuels sont publiés depuis 1983. Le présent rapport traite de la situation de cette industrie en 1986.

Le principal objectif de ces rapports annuels est de fournir une base constante de données statistiques pouvant servir à l'industrie, aux travailleurs, au gouvernement, aux analystes et aux chercheurs. Ces rapports présentent un bref aperçu des principaux événements qui ont influé sur l'industrie au cours de l'année visée et soulignent les tendances clés qui ressortent des données statistiques.

Le Ministère est reconnaissant envers tous les secteurs de l'industrie automobile pour l'aide précieuse qu'ils lui ont fournie pendant la préparation du rapport.

SITUATION DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1986

L'année 1986 a été marquée par une évolution rapide de l'industrie canadienne de l'automobile, caractérisée par une très vive concurrence des importations, de fortes fluctuations du marché des changes et par des techniques de production en constante innovation. Au cours de cette année, deux négociations commerciales aux répercussions potentiellement importantes ont été entamées, notamment les négociations sur l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis et la huitième série de négociations relatives à l'Accord général sur les tarifs et le commerce (GATT).

Après deux décennies de rationalisation dans le cadre du Pacte de l'automobile, ce secteur de l'industrie canadienne dépend beaucoup du marché nord-américain et réagit vivement à ses tendances. Toutefois, l'internationalisation et la concurrence croissantes n'ont cessé de pousser l'industrie canadienne à s'adapter à l'environnement évolutif mondial. Dans ce contexte et afin d'évaluer la pertinence des politiques touchant ce secteur, le ministère de l'Expansion industrielle régionale a entamé une étude de la politique canadienne de l'automobile, de concert avec tous les segments de l'industrie.

Le marché nord-américain demeure le plus grand et le plus développé de tous les marchés de l'automobile du monde. Grâce à un réseau de distribution établi et efficace pour atteindre un marché de consommateurs exigeants, il est relativement facile d'accès pour les producteurs automobiles étrangers. Efficaces et compétitifs, certains d'entre eux s'y sont fermement implantés.

Les ventes d'automobiles sur le marché nord-américain ont très peu augmenté en 1986 par rapport à 1985. Cette demande accrue a été satisfaite en grande partie par des producteurs étrangers dont la part du marché a atteint le niveau de 28,4 p. 100. Les ventes d'automobiles au Canada ont baissé légèrement par rapport au niveau record de 1985. Ce fléchissement de la demande a autant influé sur les ventes d'automobiles importées que sur celles produites ici.

La demande de véhicules utilitaires est demeurée ferme en Amérique du Nord et les ventes y ont excédé celles de 1985, la dernière année record. Cette hausse s'est composée également de véhicules nord-américains et de véhicules japonais.

En 1986, les Japonais ont limité à 2,3 millions d'unités leurs exportations d'automobiles aux États-Unis. Le Canada a également obtenu du Japon l'assurance que le marché canadien ne serait pas perturbé en 1986-1987.

Un événement d'importance majeure survenu en 1986 a été la rééquilibrage des devises nord-américaines par rapport aux devises japonaise et européennes. Cela a nui aux ventes des producteurs européens. Cependant, la diminution de leur part du marché et la baisse de leur rentabilité en Amérique du Nord ont été compensées par d'importantes ventes sur leur marché intérieur et sur les autres marchés mondiaux.

Malgré la hausse rapide du yen, aucun effet marqué n'a été relevé sur la viabilité de l'industrie japonaise. Les entreprises avaient réagi rapidement par des mesures de restriction des dépenses et des majorations de prix. Toutefois, le nouveau rapport dollar-yen a encouragé les sociétés automobiles japonaises à accélérer leur mouvement vers la production de modèles coûteux et spécialisés. Ceux-ci seront plus en mesure de concurrencer les modèles nord-américains assemblés au Canada.

La réévaluation des devises a accéléré la tendance vers l'accroissement des investissements asiatiques dans des usines de montage et des ateliers de pièces implantées sur le continent nord-américain. La nouvelle production sort déjà des entreprises japonaises installées aux États-Unis et plusieurs autres usines sont à l'étape de la construction ou à celle de la planification au Canada et aux États-Unis. En 1986 par exemple, General Motors du Canada Ltée et Suzuki Motors of Japan ont annoncé leur intention de construire au Canada une usine de montage et d'estampage qui pourra produire 200 000 unités annuellement, lorsqu'elle sera entièrement opérationnelle en 1992.

Les fabricants de pièces japonais investissent aussi dans la fabrication de pièces en Amérique du Nord, sous la forme d'investissement direct ou par le truchement de coentreprises. On estime que, d'ici à 1990, plusieurs centaines de fabricants de pièces japonais oeuvreront dans ce domaine de production au Canada et aux États-Unis. Ce qui constituera une concurrence de taille pour les fabricants de pièces de cette partie du continent.

L'internationalisation de l'industrie automobile se poursuit, et les producteurs de véhicules nord-américains intensifient leurs efforts en vue d'établir des relations avec les producteurs asiatiques. Chacun des grands fabricants de véhicules a conclu des accords de participation, de coentreprises, d'octroi de licence et des ententes techniques en vue de partager le savoir-faire en matière de production et d'approvisionner le marché en voitures de tailles petite et moyenne. Les grands fabricants tentent ainsi d'améliorer leur compétitivité sur le marché nord-américain. General Motors Ltée a d'importantes parts dans Isuzu et Suzuki ainsi qu'une coparticipation en Californie avec Toyota. Elle possède également une part de 50 p. 100 dans Daewoo Motors en Corée du Sud. La société Ford possède 25 p. 100 des actions de Mazda et une part de KIA en Corée du Sud. Elle possède aussi 70 p. 100 des actions de Ford Lio Ho Company à Taiwan. Chrysler a acquis une part de Mitsubishi. Bref, l'internationalisation de l'industrie automobile signifie que les importations de ces véhicules continueront d'occuper une place prééminente dans les stratégies d'entreprise des producteurs installés depuis longtemps en Amérique du Nord.

Un autre important facteur qui influe sur la production automobile est l'introduction d'un nouvel outillage automatisé et robotisé. L'automatisation a déjà réduit l'échelle minimale de production annuelle efficiente des chaînes de production individuelles. L'utilisation accrue d'outillage souple, automatisé pour le montage d'automobiles a permis l'assemblage d'une gamme plus étendue de produits sur la même chaîne. Elle a aussi permis aux sociétés automobiles de pénétrer des marchés en utilisant de faibles niveaux de montage tout en offrant un certain nombre de variantes du même modèle.

En 1986, une autre évolution s'est produite dans le rôle de l'assembleur automobile en faveur de la coordination du système de production. Les sociétés nord-américaines tentent actuellement de réduire leurs coûts et leurs mises de fonds en effectuant à l'extérieur un plus gros volume d'achats de composants et de sous-ensembles importants. Ces entreprises collaborent plus étroitement avec les fournisseurs de composants afin de s'assurer que les difficultés en matière de financement, de design, de qualité et de coûts soient conjointement résolues. Cela laisse entendre qu'il y aura moins de fournisseurs pour chaque monteur d'ensemble, que les pièces spéciales proviendront d'une seule source d'approvisionnement et qu'une association à long terme sera établie avec les fournisseurs. Il est probable que ce processus d'approvisionnement connaîtra à l'avenir un plus grand essor lorsque les monteurs de véhicules s'efforceront de réduire leurs coûts et d'améliorer la qualité de leurs produits.

D'après certaines prévisions, il se peut que la reprise de l'industrie nord-américaine survenue ces trois dernières années ait atteint son apogée et que les niveaux actuels de production ne soient jamais plus dépassés. Un ralentissement de la croissance durant le reste de la décennie et les prévisions voulant que les marchés des véhicules à moteur du Canada et des États-Unis soient presque saturés portent à croire que les ventes de ces produits vont probablement croître à un rythme annuel inférieur à 2 p. 100 au cours de cette période. La concurrence de plus en plus vive des importations et des usines de montage transplantées au Canada et aux États-Unis, dans une conjoncture de faible croissance et d'innovation technologique rapide, continuera d'exercer des pressions sur les producteurs nord-américains de véhicules et de pièces durant la prochaine décennie.

Sans aucun doute, les producteurs de véhicules et les fabricants de pièces canadiens peuvent s'attendre dorénavant à un milieu commercial de plus en plus complexe et compétitif.

SOMMAIRE STATISTIQUE POUR 1986

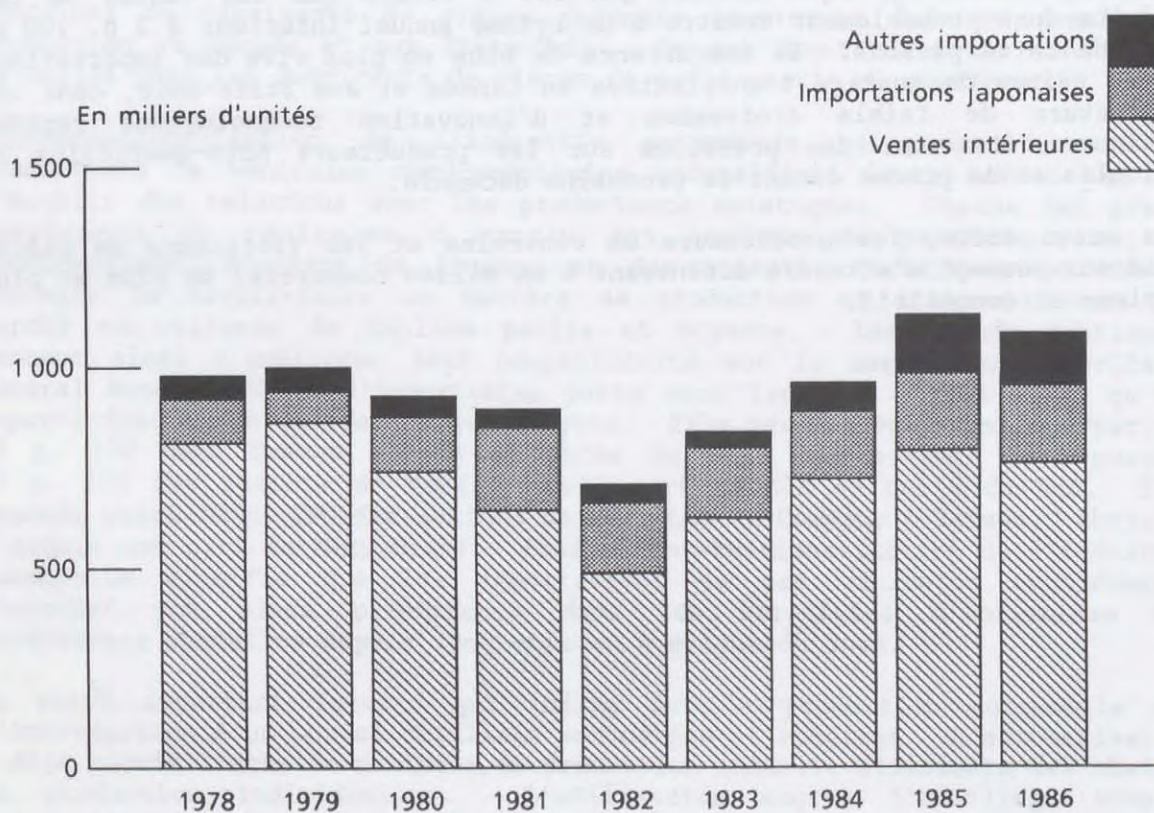
Tendances du marché

La demande d'automobiles et de véhicules utilitaires a augmenté en Europe de l'Ouest, mais elle est restée stable au Japon. Le volume global des ventes de véhicules nord-américains a atteint 17,8 millions d'unités en 1986 contre 17,2 millions d'unités en 1985 (TABLEAU 1.1 en annexe). Cette hausse peut être attribuée aux ventes effectuées aux États-Unis.

Au Canada, les ventes d'automobiles de type nord-américain ont baissé de 4,2 p. 100 pour passer à 762 000 unités, mais leur part du marché est demeurée à 69,8 p. 100. Les ventes d'automobiles importées ont aussi diminué en 1986, mais celles des automobiles japonaises sont restées à leur niveau de 1985, sur une base unitaire.

Graphique 1

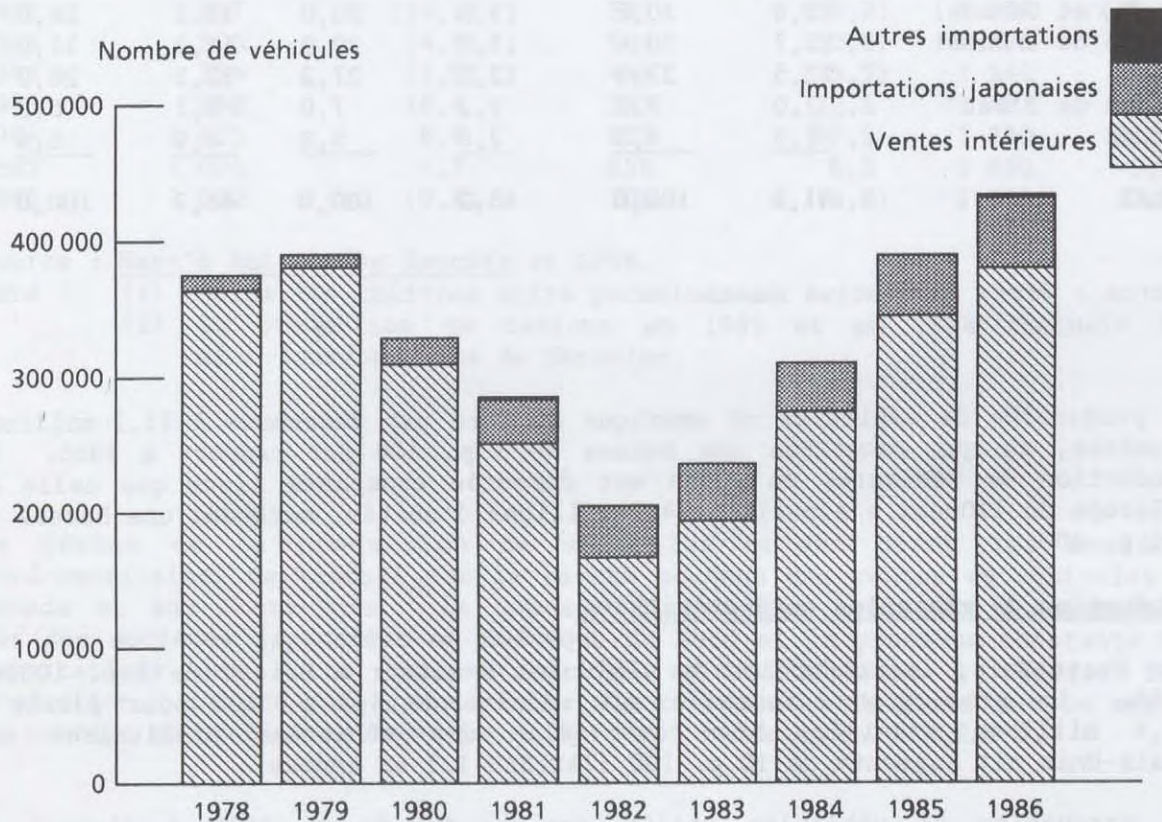
VENTES DE VOITURES DE TOURISME AU CANADA 1978 - 1986



Les ventes de véhicules utilitaires au Canada en 1986 ont augmenté de près de 11 p. 100, pour atteindre 436 128 unités. Celles des camions de type nord-américain ont augmenté de 10,2 p. 100 pour passer à 379 598 unités, tandis que les ventes de camions légers japonais grimpaient de 16,4 p. 100.

Graphique 2

VENTES DE VÉHICULES COMMERCIAUX AU CANADA
1978 - 1986



Tendances de la production

En 1986, la production de véhicules à l'échelle mondiale a atteint le niveau record de 45,7 millions d'unités contre 45,2 millions en 1985, soit une hausse supérieure à 1 p. 100.

TABLEAU 1

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

	<u>1984</u>		<u>1985</u>		<u>1986</u>	
	<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)	12,8	30,6	13,6	30,0	13,2	28,9
Europe de l'Ouest	12,7	30,4	13,5	29,9	14,2	31,0
Japon	11,5	27,5	12,3	27,2	12,3	26,9
Europe de l'Est	3,0	7,2	3,2	7,0	3,1	6,8
Autres	1,8	4,3	2,6	5,9	2,9	6,4
Total	41,8	100,0	45,2	100,0	45,7	100,0

Source : Wards Automotive News.

La production de véhicules en Amérique du Nord est descendue à 13,2 millions d'unités, ce qui constitue une baisse de 3 p. 100 par rapport à 1985. La production de véhicules du Japon est demeurée constante alors que celle de l'Europe de l'Ouest s'élevait à 14,2 millions d'unités, marquant une hausse de 5,1 p. 100.

Production de véhicules nord-américains

Aux États-Unis, la production de véhicules à moteur a baissé de 2 p. 100 en 1986. La production automobile est réduite de 3,1 p. 100 pour passer à 11,4 millions d'unités, bien que celle des véhicules utilitaires aux États-Unis ait augmenté de 10 p. 100 (TABLEAU 1.1 en annexe).

La production de véhicules utilitaires au Canada en 1986 a diminué de 58 000 unités, soit de 6,8 p. 100 par rapport à l'année précédente. La production automobile du Canada a baissé de près de 1 p. 100.

TABLEAU 2

PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES, 1978-1986
(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	1 140	-	678	-	1 818	-
1979	988	(13,1)	644	(5,0)	1 632	(10,2)
1980	847	(14,3)	527	(18,2)	1 374	(15,8)
1981	806	(4,8)	524	(0,6)	1 330	(3,2)
1982	794	(1,5)	448	(15,5)	1 242	(6,6)
1983	940	18,4	547	22,1	1 487	19,8
1984	1 023	8,8	807	47,5	1 830	21,8
1985	1 071	4,7	856	6,5	1 930	5,5
1986	1 062	(0,8)	798	(6,8)	1 860	(3,6)

Source : Ward's Automotive Reports et SFVM.

Nota : (1) Moins les chiffres entre parenthèses.

(2) La production de camions en 1983 et en 1984 incluait les mini-fourgonnettes de Chrysler.

Le déclin de la production de véhicules qu'ont connu les sociétés nord-américaines ne traduit pas le niveau soutenu des ventes de véhicules au Canada et aux États-Unis. Le montage d'un nombre croissant d'automobiles par des sociétés japonaises en Amérique du Nord et la pression constante des importations ont forcé les entreprises nord-américaines à réduire leur production. La présence grandissante d'entreprises étrangères sur le marché du montage automobile en Amérique du Nord est indiquée au TABLEAU 3.

TABLEAU 3

USINES DE MONTAGE EN AMÉRIQUE DU NORD

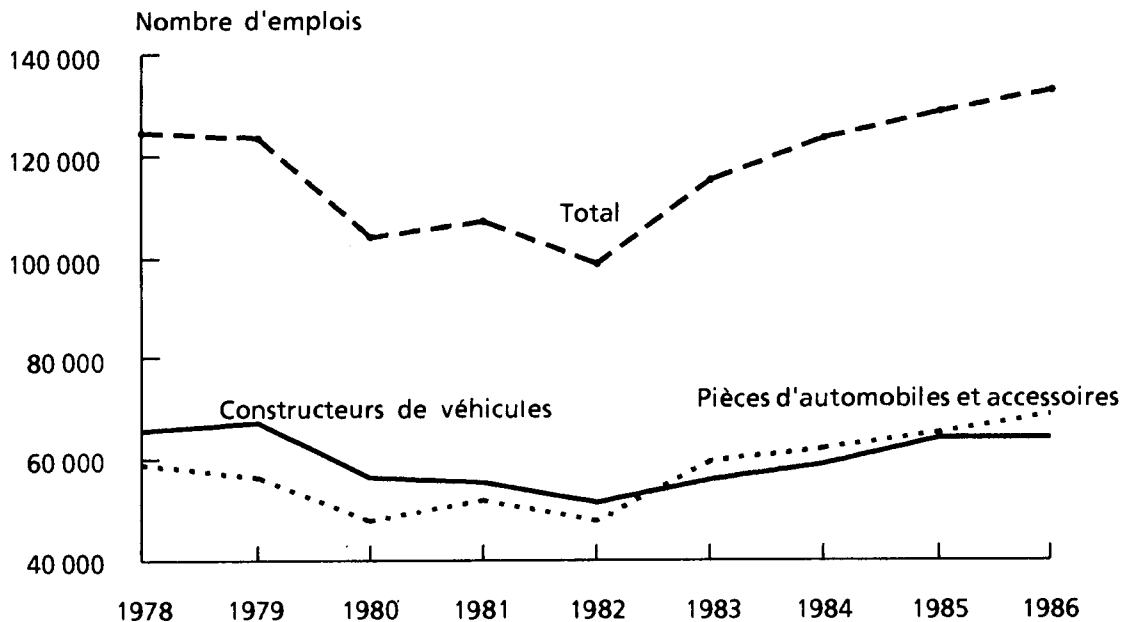
<u>Société</u>	<u>Capacité (Nombre de voitures)</u>	<u>Début- Année</u>
Honda - Ohio	350 000	1982
Honda - Ontario	80 000	1986
Nissan - Tennessee	200 000	1983
Toyota - Californie	250 000	1984
Kentucky	200 000	1988
Toyota - Ontario	50 000	1988
Mazda - Michigan	300 000	1987
Mitsubishi - Illinois	240 000	1988
Fuji - Indiana	120 000	1989
GM/Suzuki - Ontario	200 000	1988
Hyundai - Québec	<u>100 000</u>	1989
Total	2 090 000	

Emploi

L'emploi dans le secteur automobile du Canada a atteint le niveau record de 132 600 travailleurs par rapport à 129 120 travailleurs en 1985. Des hausses du niveau de l'emploi sont survenues dans tous les secteurs de l'industrie, y compris celui des pièces, où l'emploi est monté à 63 600 travailleurs.

Graphique 3

EMPLOI DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE PAR SECTEUR 1978 - 1986



Commerce des produits automobiles

En 1986, le secteur automobile du Canada a affiché un excédent commercial global de 68,3 millions de dollars par rapport à 1,4 milliard en 1985 et à 3 milliards en 1984.

Commerce entre le Canada et les États-Unis

Plus de 95 p. 100 du commerce automobile entre ces deux pays se fait sous le régime du Pacte de l'automobile. Plus de 80 p. 100 de la production canadienne du montage de véhicules à moteur sont exportés aux États-Unis et les importations en provenance des États-Unis représentent environ 70 p. 100 des ventes de véhicules au Canada.

En 1986, les exportations canadiennes de produits automobiles vers les États-Unis ont augmenté de 2 p. 100 pour atteindre 34,5 milliards de dollars. Ce taux d'augmentation a été plus faible que celui des 2 années précédentes, ce qui traduit le ralentissement de la demande sur le marché américain et la concurrence livrée par les importations.

TABLEAU 4

COMMERCE CANADO-AMÉRICAIN DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE, 1984-1986
(APRÈS CONCILIATION DES DONNÉES)

	Total annuel			Écart-valeur		Écart en %	
	1984	1985	1986	1985	1986	1985	1986
(en millions de dollars canadiens)							
Importation américaines							
provenant du Canada							
Automobiles	13 085	15 277	16 428	2 192	1 151	16,8	7,5
Camion et autres							
véhicules automobiles	5 880	6 422	5 804	542	-618	9,2	-9,6
Pièces	10 287	11 512	11 577	1 225	65	11,9	0,6
Pneus et							
chambres à air	598	592	675	-6	83	-1,0	14,0
Total	29 850	33 803	34 484	3 953	681	13,2	2,0
Importation canadiennes							
provenant des États-Unis							
Automobiles	6 085	8 048	8 628	1 963	580	32,3	7,2
Camion et autres							
véhicules automobiles	2 039	2 504	2 824	465	320	22,8	12,8
Pièces	15 446	17 488	17 680	2 042	192	13,2	1,1
Pneus et							
chambres à air	345	264	227	-81	-37	-23,5	-14,0
Total	23 915	28 304	29 359	4 389	1 055	18,4	3,7
Solde							
Automobiles	7 000	7 229	7 800	229	571		
Camion et autres							
véhicules automobiles	3 841	3 918	2 980	77	-938		
Pièces	-5 159	-5 976	-6 103	-817	-127		
Pneus et							
chambres à air	253	328	448	75	120		
Total	5 935	5 499	5 125	-436	-374		

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

Source : Statistique Canada.

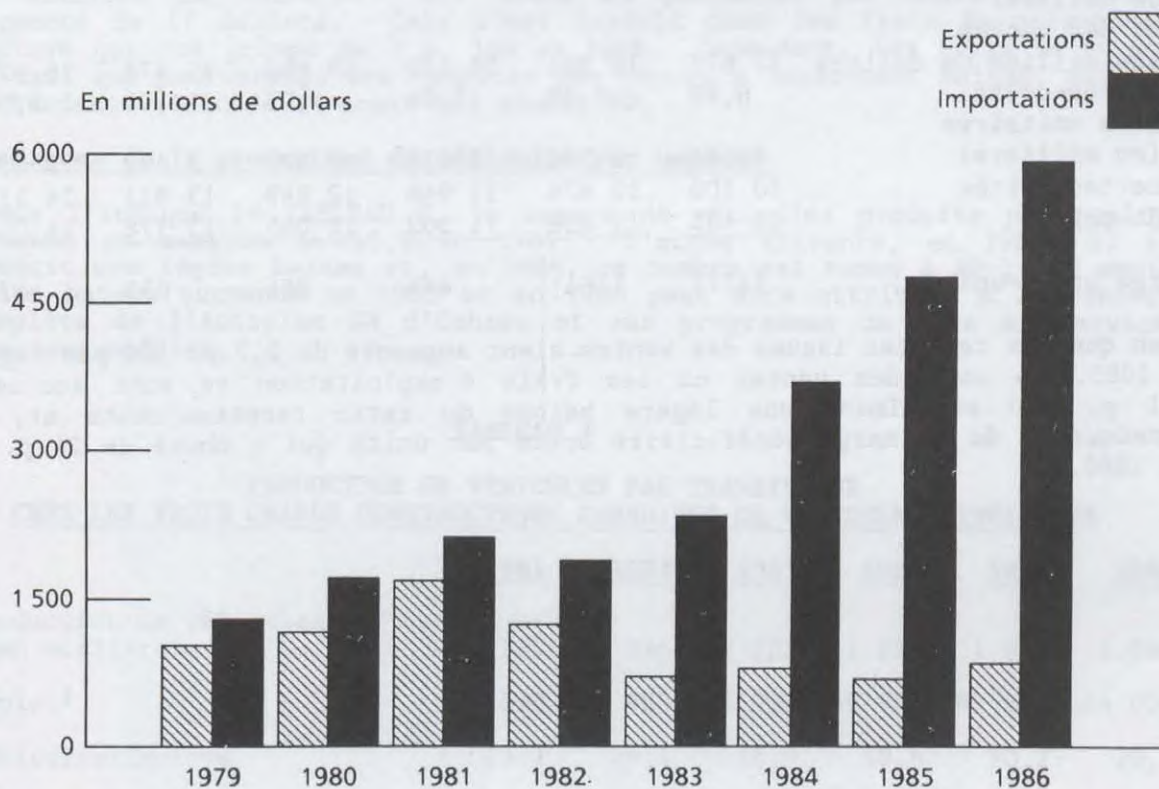
En 1986, le Canada a affiché un excédent commercial de 5,1 milliards de dollars avec les États-Unis, soit une baisse de 374 millions de dollars par rapport à 1985.

Commerce automobile avec d'autres pays

Le déficit commercial dans le commerce des produits automobiles avec des pays autres que les États-Unis a atteint un chiffre record de 5,1 milliards de dollars en 1986, par rapport à 4,1 milliards en 1985. Cette croissance du déficit est attribuée à la hausse des importations de pièces destinées à l'entretien des véhicules importés, à l'accroissement de l'approvisionnement des producteurs pour les véhicules nord-américains en pièces d'origine auprès de fournisseurs à bas prix, ainsi qu'à l'importation de pièces pour l'assemblage d'automobiles au Canada par des entreprises japonaises. En 1986, le Mexique est devenu le deuxième plus gros fournisseur de pièces automobiles au Canada, surtout de moteurs et pièces de moteur importés par les sociétés nord-américaines pour le montage des véhicules.

Graphique 4

COMMERCE CANADA - OUTRE-MER DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE 1979 - 1986



PERFORMANCE FINANCIÈRE

La performance financière des sociétés nord-américaines au Canada est généralement fonction du marché pour les produits de ces entreprises et aussi de variables comme le mix des produits, les coûts de lancement des nouvelles gammes, les rénovations d'usines, les arrêts de travail ainsi que la sécurité de l'approvisionnement en pièces et en matériaux. En 1986, General Motors a poursuivi la modernisation de son autoplex d'Oshawa et a introduit un programme de nouveaux produits à Sainte-Thérèse. Ford a instauré des méthodes et une technologie nouvelles à Oakville, et Chrysler s'est lancée dans un programme de mise au point de nouveaux produits. Chacune de ces sociétés a mis en oeuvre de vastes programmes de stimulants des ventes et de financement à taux réduit, visant à encourager les ventes et à préserver leur part du marché. Les coûts et les recettes de 1986 reflètent ces facteurs (TABLEAU 5).

TABLEAU 5

TENDANCES DES COÛTS ET DES RECETTES CHEZ LES TROIS GRANDS CONSTRUCTEURS CANADIENS DE VÉHICULES, 1981-1986

	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>
Recettes (en millions de dollars)	17 380	18 083	24 232	31 997	37 180	38 178
Coût des ventes (en million de dollars)	17 677	18 341	23 419	29 862	35 476	36 928
Recettes-coûts	0,98	0,99	1,04	1,07	1,05	1,04
Ventes unitaires (en milliers)	1 686	1 576	2 036	2 471	2 692	2 631
Recettes-unités	10 308	11 474	11 946	12 949	13 811	14 511
Coût-unité	<u>10 485</u>	<u>11 638</u>	<u>11 502</u>	<u>12 085</u>	<u>13 178</u>	<u>14 036</u>
Marge brute-unité	(177)	(164)	444	864	633	475

Bien que les recettes issues des ventes aient augmenté de 2,7 p. 100 par rapport à 1985, le coût des ventes ou les frais d'exploitation se sont accrus de 4,1 p. 100 entraînant une légère baisse du ratio recettes-coûts et, par conséquent, de la marge bénéficiaire brute par unité qui a chuté de 24 p. 100 en 1986.

Au chapitre du contrôle des coûts, la tendance amorcée par les sociétés nord-américaines s'est poursuivie en 1986 (TABLEAU 6).

TABLEAU 6

FRAIS DE PERSONNEL ET RECETTES
DES TROIS GRANDS CONSTRUCTEURS DE VEHICULES, 1981-1986

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 % des ventes
1981	1 686	17 380	1 734	1 028,47	26 116	9,98
1982	1 576	18 083	1 720	1 091,37	28 393	9,51
1983	2 036	24 323	2 128	1 045,19	30 868	8,75
1984	2 471	31 997	2 564	1 037,64	34 819	8,01
1985	2 692	37 180	2 899	1 076,89	38 164	7,80
1986	2 631	38 178	2 878	1 093,88	39 594	7,54

Source : États financiers des sociétés.

L'emploi dans les trois grandes sociétés automobiles (montage et pièces intégrées) a diminué soit 3 275 postes en 1986, soit une baisse de 4 p. 100 par rapport à 1985, bien que les frais de personnel n'aient diminué que de 21 millions de dollars. Les frais de personnel par unité de vente ont augmenté de 17 dollars. Cela s'est traduit dans les frais de personnel par employé qui ont grimpé de 3 p. 100 en 1986. Cependant, les frais de personnel en tant que pourcentage des recettes des ventes a légèrement baissé, maintenant la tendance affichée au cours des années 80.

Tendances de la production de véhicules par employé

Comme l'indique le TABLEAU 7, le nombre de véhicules produits par employé a atteint un maximum de 30,8 en 1984. L'année suivante, en 1985, il s'est produit une légère baisse et, en 1986, ce nombre est tombé à 29,1 par employé. Cette baisse survenue en 1985 et en 1986 peut être attribuée à la rénovation complète de l'Autoplex GM d'Oshawa et aux programmes de mise en service de nouveaux modèles.

TABLEAU 7

PRODUCTION DE VÉHICULES PAR TRAVAILLEUR
CHEZ LES TROIS GRANDS CONSTRUCTEURS CANADIENS DE VEHICULES, 1981-1986

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Production de véhicules (en milliers)	1 281	1 236	1 502	1 830	1 930	1 860
Emploi*	55 500	51 400	55 900	59 400	63 900	64 000
Véhicules/Employé	23,1	24,1	26,9	30,8	30,2	29,1

Source : États financiers des sociétés et Ward's Automotive Reports.

* Les chiffres au sujet de l'emploi dans ce tableau ne se rapportent qu'aux travailleurs des usines de montage.

Dépenses en capital

Les dépenses effectuées au Canada pour des ateliers et de l'outillage par les producteurs de véhicules nord-américains ont atteint 1,138 milliard en 1986, soit une hausse de 20 p. 100 par rapport à l'année précédente. Les dépenses engagées par General Motors pour l'établissement de l'Autoplex à Oshawa et du programme de nouveaux produits à Sainte-Thérèse ont constitué une part importante du total des mises de fonds effectuées par l'industrie.

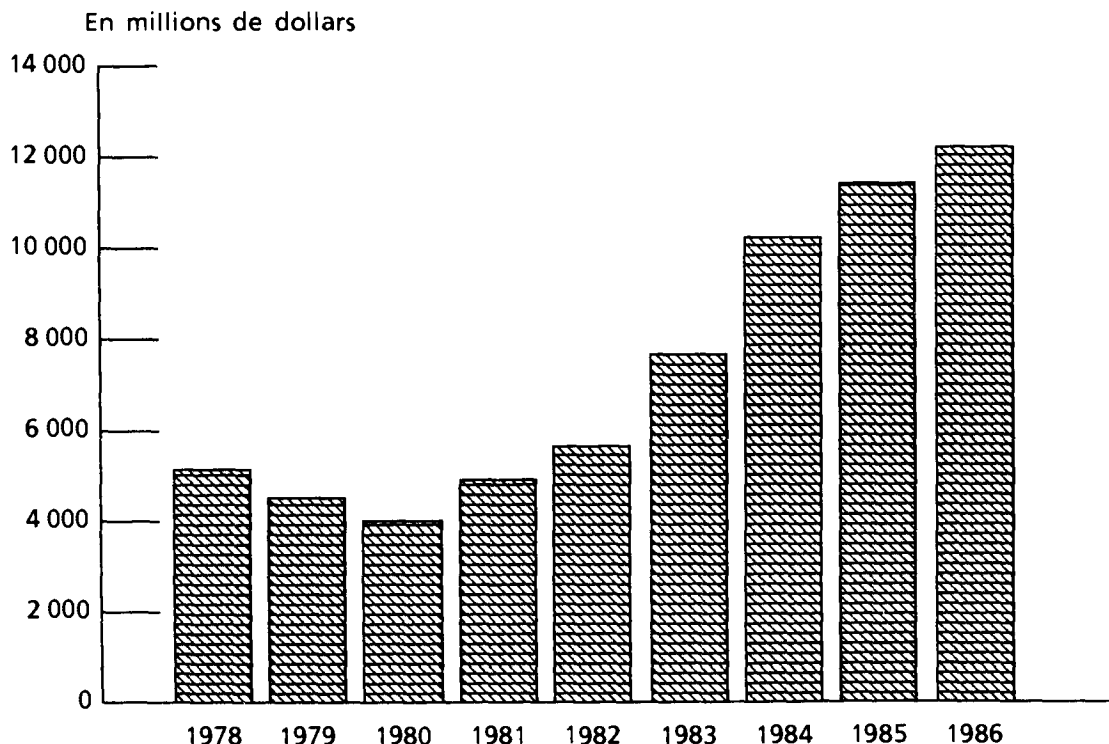
L'INDUSTRIE CANADIENNE DES PIÈCES D'AUTOMOBILES

L'industrie canadienne des pièces d'automobiles produit des composants destinés au montage de véhicules ainsi que des pièces et des accessoires pour le marché de l'après-vente ou marché de remplacement. Cette industrie comprend trois catégories de fabricants : les installations intra-muros des producteurs de véhicules qui, en 1986, ont effectué environ 45 p. 100 de la production, les producteurs de pièces indépendants d'appartenance étrangère qui ont été la source d'environ 40 p. 100 de la production globale et les fabricants de pièces canadiens indépendants qui ont réalisé 15 p. 100 de la production. Le secteur des pièces d'appartenance canadienne regroupe plusieurs centaines d'entreprises petites et moyennes, tandis que le secteur multinational indépendant, de propriété étrangère, est composé de 12 à 15 grandes sociétés.

En 1986, la production globale des pièces d'automobiles a représenté 13,4 milliards de dollars dont 80 p. 100 étaient exportés surtout vers les États-Unis. Environ 85 p. 100 étaient des pièces d'origine utilisées pour le montage de véhicules. Les autres 15 p. 100 ont été vendus sur le marché de l'après-vente.

Graphique 5

EXPÉDITIONS DE PIÈCES D'AUTOMOBILES CANADIENNES 1978 - 1986



Les exportations de pièces vers les États-Unis ont augmenté de 65 millions de dollars pour se rendre à 11,6 milliards de dollars en 1986 (TABLEAU 5.2). Les exportations de pièces vers d'autres pays se sont accrues de 39 p. 100 pour atteindre 418 millions de dollars par rapport à 301 millions en 1985.

Investissement

Le capital investi en 1986 par les fabricants canadiens de pièces d'automobiles a augmenté de 21 p. 100 par rapport à 1985, poursuivant ainsi la tendance amorcée en 1983.

TABLEAU 8

INVESTISSEMENT DE CAPITAUX DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE
DÈS PIÈCES D'AUTOMOBILES, 1978-1986

<u>Année</u>	<u>Dépenses immobilisées</u> <u>(en millions de dollars)</u>
1978	201,4
1979	330,9
1980	786,9
1981	666,5
1982	189,8
1983	164,0
1984	203,2
1985	332,1
1986	402,9

Source : Statistique Canada.



ANNEXES STATISTIQUES

TABLE DES MATIÈRES

1. Ventes

1.1	Ventes au détail de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis, 1970-1986	20
1.2	Ventes d'automobiles nord-américaines au Canada selon la taille, 1970-1986	21
1.3	Ventes d'automobiles nord-américaines aux États-Unis selon la taille, 1970-1986	22
1.4	Ventes de voitures de tourisme neuves au Canada selon l'origine, 1964-1986	23
1.5	Ventes de voitures de tourisme neuves aux États-Unis selon l'origine, 1964-1986	24
1.6	Immatriculations de véhicules automobiles au Canada, 1981-1985 .	25
1.7	Les dix premiers constructeurs de véhicules au monde selon la production totale, 1985	26
1.8	Répartition à l'échelle internationale de l'approvisionnement en pièces d'équipement d'origine des cinq grands constructeurs d'automobiles	27

2. Expéditions

2.1	Valeur des expéditions de l'industrie automobile canadienne, 1976-1986	30
-----	--	----

3. Production

3.1	Production nord-américaine de véhicules automobiles, 1965-1986	32
3.2	Production canadienne de camions, 1975-1986	33
3.3	Production américaine de camions, 1975-1986	34

4. Investissements

4.1	Dépenses d'investissement en capital par l'industrie automobile canadienne, 1976-1986	36
-----	---	----

5. Données sur le commerce et le Pacte de l'automobile

5.1	Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile, 1970-1986	38
5.2	Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile, 1970-1986	39
5.3	Ratios entre la production globale nette et la valeur nette des ventes réalisées par les sociétés participant, au Canada, au Pacte de l'automobile, 1972-1986	40

5.4	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, 1976-1986	41
5.5	Total de la valeur ajoutée au Canada, selon les catégories de production, pour les quatre principaux constructeurs canadiens, 1964-1986	42
5.6	Industrie automobile, transactions choisies de comptes courants et de comptes de capital entre le Canada et les États-Unis, 1982-1985	43
5.7	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 n ^{os} 43803-1, 61815-1	45
6. Emploi		
6.1	Emplois liés à l'industrie automobile au Canada, 1964-1986	48
6.2	Emplois liés à l'industrie automobile aux États-Unis, 1972-1986	49
6.3	L'industrie canadienne des pièces d'automobiles selon le nombre d'employés, 1985	50
7. Usines de montage de véhicules et de fabrication de pièces au Canada		
7.1	Principales usines de montage de véhicules automobiles et de fabrication de pièces au Canada	52
7.2	Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada	54
7.3	Entreprises en participation et projets d'investissement direct, pièces d'automobiles, 1986	59

Nota : 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
1970-1986
(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
1986	762	329	1 091	368	51	419	1 510

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
1986	8 216	3 235	11 451	3 944	923	4 867	16 318

Source : La Société des fabricants de véhicules à moteur (SFVM) et Ward's Automotive Reports.

TABLEAU 1.2

Ventes d'automobiles nord-américaines au Canada selon la taille, 1970-1986
(unités)

Année	Mini-compactes	%	Compactes	%	Intermédiaires	%	Grosses voitures	%	Voitures de luxe	%	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
1986	232 949	30,90	187 465	24,87	234 511	31,11	81 752	10,85	17 227	2,29	753 904

Source : SFVM.

TABLEAU 1.3

Ventes d'automobiles nord-américaines aux États-Unis selon la taille, 1970-1986
(unités)

Année	Mini- compactes	%	Compactes	%	Intermé- diaires	%	Grosses voitures	%	Voitures de luxe	%	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
1986	1 325 325	16,14	2 461 192	29,97	2 540 491	30,93	1 115 789	13,59	772 091	9,40	8 214 888

Source : Immatriculations pour les années 1970 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, 1964-1986
(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
1986	1 091 117	761 867	69,8	329 250	30,2	198 410	18,2

Source : Statistique Canada.

TABEAU 1.5

**Ventes de voitures de tourisme neuves aux États-Unis selon l'origine,
1964-1986
(unités)**

Année	Total des ventes	Nord-américaines		Importées		Japonaises	
		Nombre	%	Nombre*	%	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	2 217 860	20,2
1986	11 452 566	8 214 888	71,7	3 237 678	28,3	2 375 818	20,7

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

Source : Ward's Automotive Reports.

TABEAU 1.6

Immatriculations de véhicules automobiles au Canada, 1981-1985

	1981	1982	1983	1984	1985
Automobiles	10 199 388	10 530 355	10 731 520	10 780 667	11 118 071
Camions et camions- tracteurs	3 137 987	3 239 341	3 307 746	3 046 889	3 095 243
Autobus	54 210	54 065	55 226	52 169	53 285
Motocyclettes	406 871	431 453	466 411	470 445	452 526
Véломoteurs	-	-	-	-	35 397
Autres	53 026	55 503	58 706	56 302	64 103
Total	13 851 482	14 310 717	14 619 609	14 406 472	14 818 625

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 double emploi 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 des territoires, mais seules la Nouvelle-Écosse et la Colombie-Britannique ont été en mesure de fournir ces données et aucun redressement 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

Les dix premiers constructeurs de véhicules au monde
selon la production totale, 1985

Société	Production totale (unités)
1. General Motors - É.-U.	9 077 049
2. Ford Motor - É.-U.	5 450 526
3. Toyota - Japon	3 718 522
4. Nissan - Japon	2 808 085
5. Volkswagen - Allemagne de l'Ouest	2 385 349
6. Chrysler - É.-U.	1 936 583
7. Renault - France	1 879 054
8. Peugeot - France	1 818 816
9. Uaz - U.R.S.S.	1 660 000
10. Fiat - Italie	1 508 986

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, 1987.

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 valables. 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

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

Année-modèle	Achats américains auprès des fournisseurs-maison au Canada	Achats canadiens auprès des fournisseurs-maison aux Etats-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
1986	4 869,0	9 710,4	-4 841,4

Année-modèle	Achats américains auprès des fournisseurs-maison au Canada	Achats canadiens auprès des fournisseurs-maison aux Etats-Unis	Colonne (a) moins colonne (b)
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
1986	3 735,7	4 618,8	- 883,1

Nota : Les achats canadiens ne servent qu'au montage 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 (1979-1986). Les rapports associés au Pacte de l'automobile ne fournissent pas de données pour 1978.



2. EXPÉDITIONS

TABLEAU 2.1

Valeur des expéditions de l'industrie automobile canadienne, 1976-1986
(en millions de dollars canadiens)

Année	Montage 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
1976	7 2776,1	304,7	3 112,3	305,5	10 998,6
1977	8 610,4	340,4	3 790,2	348,6	13 089,6
1978	10 070,1	426,1	4 692,0	427,7	15 615,9
1979	10 724,4	594,5	4 472,8	424,6	16 216,3
1980	10 071,1	618,4	3 609,7	424,5	14 723,7
1981	11 402,8	631,6	4 358,4	520,9	16 913,7
1982	12 343,6	483,4	5 059,7	479,2	18 365,9
1983	15 590,7	449,4	8 357,9	612,3	25 010,3
1984	21 262,9	981,9	11 019,5	816,9	34 081,2
1985	24 599,1	1 049,1	12 183,3	905,3	38 736,8
1986	25 093,9	1 174,8	12 222,0	999,7	39 490,4

* Classification type des industries.

Source : Statistique Canada.

3. PRODUCTION

TABLEAU 3.1

Production nord-américaine de véhicules automobiles, 1965-1986
(en milliers d'unités)

<u>Année</u>	<u>Canada</u>		<u>États-Unis</u>		<u>Amérique du Nord</u> <u>Total</u>	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%
1965	846	7,1	11 114	92,9	11 960	100
1966	902	8,0	10 363	92,0	11 265	100
1967	947	9,5	8 992	90,5	9 939	100
1968	1 180	9,8	10 794	90,2	11 974	100
1969	1 353	11,7	10 182	88,3	11 535	100
1970	1 193	12,6	8 263	87,4	9 456	100
1971	1 373	11,4	10 650	88,6	12 023	100
1972	1 474	11,5	11 297	88,5	12 771	100
1973	1 575	11,1	12 663	88,9	14 238	100
1974	1 564	13,5	9 984	86,5	11 548	100
1975	1 442	13,9	8 965	86,1	10 407	100
1976	1 647	12,5	11 486	87,5	13 133	100
1977	1 775	12,3	12 699	87,7	14 474	100
1978	1 818	12,4	12 895	87,6	14 713	100
1979	1 632	12,4	11 475	87,6	13 107	100
1980	1 374	14,6	8 010	85,4	9 384	100
1981	1 280	13,9	7 941	86,1	9 221	100
1982	1 236	15,0	6 985	85,0	8 221	100
1983	1 502	13,9	9 226	86,1	10 728	100
1984	1 830	14,4	10 924	85,6	12 754	100
1985	1 930	14,2	11 648	85,8	13 578	100
1986	1 859	14,1	11 317	85,9	13 176	100

Source : Ward's Automotive Reports.

TABLERAU 3.2

**Production canadienne de camions, 1975-1986
(unités)**

Année	Légers	%	Moyens et lourds	%	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
1986	771 102	97,28	21 578	2,73	792 680

Source : SFVM.

TABLEAU 3.3

**Production américaine de camions, 1975-1986
(unités)**

Année	Légers	%	Moyens	%	Lourds	%	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
1986	3 128 146	92,20	51 264	1,52	213 475	6,30	3 392 885

Source : Ward's Automotive Yearbook.

4. INVESTISSEMENTS

TABLEAU 4.1

**Dépenses d'investissement en capital par l'industrie automobile canadienne, 1976-1986
(en millions de dollars canadiens)**

	Assemblage de véhicules automobiles	Carrosseries de camions	Total partiel	Pièces et accessoires d'automobiles	Total
1976	59,6	23,3	82,9	62,5	145,5
1977	152,5	24,1	176,6	109,6	286,2
1978	83,6	15,4	99,0	203,9	302,9
1979	111,4	41,7	153,1	330,9	484,0
1980	136,4	47,2	183,6	780,9	964,5
1981	272,9	32,2	305,1	666,5	971,6
1982	203,1	33,6	236,7	188,5	425,2
1983	463,2	12,6	475,8	140,5	616,3
1984	256,1	12,6	268,7	171,1	439,8
1985	713,6	8,9	722,5	332,1	1 054,6
1986	1 897,3	19,4	1 916,7	402,9	2 319,6

Source : Statistique Canada.

5. DONNÉES SUR LE COMMERCE ET LE PACTE DE L'AUTOMOBILE

TABLEAU 5.1

Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile*, 1970-1986
(en millions de dollars canadiens)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
<u>EXPORTATIONS CANADIENNES</u>																	
Véhicules automobiles	141	114	117	126	204	421	427	614	711	558	634	656	440	281	346	225	222
Pièces	99	85	88	119	142	180	171	195	314	445	420	556	404	254	280	301	418
Pneus et chambres à air	3	4	3	5	5	5	8	7	10	11	31	45	26	18	24	45	42
Réexportations	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134	197
TOTAL	252	210	214	258	358	621	615	826	1 044	1 035	1 174	1 693	1 260	747	824	705	879
<u>IMPORTATIONS CANADIENNES</u>																	
Véhicules automobiles	240	374	464	377	450	410	522	592	894	727	1 159	1 599	1 413	1 626	2 176	3 106	3 954
Pièces	130	133	191	212	260	206	231	235	262	365	355	342	379	613	1 328	1 460	1 761
Pneus et chambres à air	19	27	42	57	70	82	79	110	146	202	208	187	115	128	207	207	220
TOTAL	389	534	697	646	780	698	842	937	1 302	1 294	1 722	2 128	1 907	2 367	3 711	4 773	5 935
<u>SOLDE</u>																	
Véhicules automobiles	(99)	(260)	(347)	(251)	(246)	11	(95)	22	(183)	(169)	(525)	(943)	(973)	(1 345)	(1 830)	(2 881)	(3 732)
Pièces	(31)	(48)	(103)	(93)	(118)	(26)	(60)	(40)	52	180	65	214	25	(359)	(1 048)	(1 159)	(1 343)
Pneus et chambres à air	(16)	(23)	(39)	(52)	(65)	(77)	(71)	(103)	(136)	(191)	(177)	(142)	(89)	(110)	(183)	(162)	(178)
Réexportations	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134	197
TOTAL	(137)	(324)	(483)	(388)	(422)	(82)	(227)	(111)	(258)	(259)	(548)	(435)	(647)	(1 620)	(2 887)	(4 068)	(5 506)

* 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, 1970-1986
(en millions de dollars canadiens)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Importations américaines provenant du Canada*																	
Automobiles	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	16 428
Camions, etc.	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	5 804
Pièces	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	11 577
Pneus et chambres à air	15	8	23	68	64	68	163	144	192	234	231	286	406	419	598	592	675
Total	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	34 484
Importations canadiennes provenant des États-Unis																	
Automobiles	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	8 048	8 628
Camions, etc.	275	361	495	643	896	942	970	1 118	1 322	1 952	1 217	1 347	873	1 129	2 039	2 504	2 824
Pièces	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	17 488	17 635
Pneus et chambres à air	24	36	50	92	218	174	115	153	130	155	146	165	147	225	345	264	227
Total	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	28 304	29 314
Solde																	
Automobiles	879	983	990	833	919	675	1 113	1 198	1 685	598	1 064	1 435	4 295	4 087	7 000	7 229	7 800
Camions, etc.	314	232	211	146	-28	-10	375	846	1 003	412	1 001	1 795	3 073	3 308	3 841	3 918	2 980
Pièces	-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	-5 976	-6 058
Pneus et chambres à air	-9	-28	-27	-24	-154	-106	48	-9	62	79	85	121	259	194	253	328	448
Total	204	197	45	-401	-1 129	-1 821	-995	-1 092	-589	-3 087	-2 045	-1 728	2 853	3 286	5 935	5 499	5 170
Exclusion : redressements rétroactifs à la valeur des pièces importées des États-Unis pour les frais découlant de la fabrication d'outils spéciaux																	
	95	80	85	93	188	135	151	244	284	234	297	463	479	454	417	409	545

* 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

Ratios* entre la production globale nette et la valeur nette des ventes réalisées par les sociétés participant, au Canada, au Pacte de l'automobile, 1972-1986
(en millions de dollars canadiens)

	<u>ANNÉES-MODÈLES</u>														
	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
<u>VÉHICULES AUTOMOBILES</u>															
(Ratio requis : de 95 à 100)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les sociétés)	125	121	122	122	122	125	130	130	106	123	202	196	173	174	177
<u>VÉHICULES COMMERCIAUX</u>															
(Ratio requis : de 75 à 100+)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les sociétés)	122	115	98	101	113	132	155	127	115	140	238	272	231	192	191
<u>AUTOBUS</u>															
(Ratio requis : de 85 à 100)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les sociétés)	119	97	102	114	98	105	163	183	199	273	213	243	312	324	239

* 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 sociétés participant au Pacte de l'automobile.

Source : Compilé à partir des rapports des sociétés participant au Pacte de l'automobile présentés au MEIR.

TABLEAU 5.4

Valeur réelle ajoutée au Canada (VAC), en pourcentage du coût des marchandises vendues,
 comparativement aux engagements de VAC de tous les fabricants
 participant au Pacte de l'automobile, 1976-1986
 (en millions de dollars canadiens)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Coût des ventes de véhicules au Canada de tous les fabricants participant au Pacte de l'automobile (année-modèle)	5 345	6 001	6 727	8 554	8 757	8 659	6 327	6 752	10 281	13 022	15 002
Total de la valeur ajoutée au Canada produite (année-modèle)	3 606	4 337	4 951	5 491	4 659	5 368	5 759	5 847	8 504	10 210	11 282
Différence entre le coût des ventes et la VAC produite	1 739	1 664	1 776	3 063	4 020	3 235	568	905	1 777	2 812	3 720
VAC totale réalisée en pourcentage* des coûts des marchandises vendues	67	72	74	64	53	62	91	87	83	78	75

Source : Rapports des sociétés participant au Pacte de l'automobile présentés au MEIR.

* VAC au coût des marchandises vendues varie de 40 à 60 p. 100

TABEAU 5.5

**Total de la valeur ajoutée au Canada, selon les catégories de production,
pour les quatre principaux constructeurs canadiens, 1964-1986
(en milliers de dollars 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	2 067 701	3 917 148	7 965 459	75,1
1985	2 181 753	2 135 860	5 095 169	9 412 782	76,8
1986	2 432 490	2 500 545	5 532 363	10 465 398	76,8

Source : Données 1964-1977 compilées par la Commission Reisman; données 1978-1986 compilées par le MEIR.

TABLEAU 5.6

**Industrie automobile, transactions choisies¹ de comptes courants et de comptes de capital entre le Canada et les États-Unis, 1982-1985
(en millions de dollars canadiens)**

Genre de transaction	1982	1983	1984	1985
Importations américaines du Canada ² :				
Voitures	7 170	8 973	13 085	15 277
Camions, etc.	3 946	4 437	5 880	6 422
Pièces	5 308	7 475	10 885	12 104
Pneus et chambres à air				
Total	16 424	20 885	29 850	33 803
Importations canadiennes des États-Unis ³ :				
Voitures	2 877	4 886	6 085	8 048
Camions, etc.	873	1 129	2 039	2 504
Pièces	9 829	11 671	15 791	17 752
Pneus et chambres à air				
Total	13 579	17 686	23 915	28 304
Transferts nets dans le commerce des marchandises	+2 845	+3 199	+5 935	+5 499
Autres transactions choisies de compte courant	- 868	- 421	-1 436	-1 039
Transfert net, compte courant	+1 977	+2 778	+4 499	+4 460
Transactions au compte de capital				
Transfert net, compte de capital	- 31	-1 286	+ 107	+ 160
Transfert net, compte de capital et compte courant	+1 946	+1 492	+4 606	+4 620

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 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 5.6 (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 d'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 en développement et d'autres secteurs de l'économie ne sont pas couverts.

En identifiant les membres de l'industrie automobile aux fins du présent tableau, une attention particulière a été accordée 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 automobile (là où les enquêtes sur la balance des paiements permettent de les identifier).

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 5.7

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 n^{os} 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 n°61815-1)	13,9	12,9	12,0	11,1	10,2



6. EMPLOI

TABLEAU 6.1

Emplois liés à l'industrie automobile au Canada, 1964-1986
(en milliers)

Année	Montage 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
1986	49,9	14,1	63,6	5,1	132,6

* À 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, les données de 1983 ne peuvent être comparées aux données habituelles sur l'emploi.

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 6.2

**Emplois liés à l'industrie automobile aux États-Unis, 1972-1986
(en 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
1986	842,7	381,1	37,8	378,8	101,2

Source : Bureau of Labor Statistics des États-Unis.

Fondé sur la classification type des industries (CTI), moyenne annuelle pour la période de 1972 à 1986.

TABLEAU 6.3

L'industrie canadienne des pièces d'automobiles,
selon le nombre d'employés, 1985

Nombre d'employés	Nombre d'établissements	Pourcentage du total des établissements	Valeur des expéditions (en millions de dollars)	Pourcentage du total des expéditions
Moins de 100	340	66,2	1 007 767	7,8
100 à 500	139	27,0	3 579 323	27,7
500 ou plus	34	6,8	8 336 380	64,5
Total	513	100,0	12 923 470	100,0

Source : Statistique Canada.

7. USINES DE MONTAGE DE VÉHICULES ET DE FABRICATION DE PIÈCES AU CANADA

TABEAU 7.1

**Principales usines de montage de véhicules automobiles
et de fabrication de pièces au Canada**

Emplacement	Nom de la société - 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>Ontario</u>		
Brampton	American Motors (Canada) Ltd.	Automobiles
Chatham	Navistar International Canada	Camions
Oakville	Ford Motor du Canada Ltée : Usine de montage d'automobiles	Automobiles
	Ford truck plant	Camions
Oakville	Mack Canada, Inc.	Camions
Oshawa	General Motors du Canada Ltée. Usine de montage d'automobiles	Automobiles
	Usine de montage de camions de GM	Camions
Mississauga	Ontario Bus Industries Ltd.	Autobus
Scarborough	Usine de fourgonnettes de GM	Fourgonnettes
St. Thomas	Ford Motor du Canada Ltée	Automobiles

TABLEAU 7.1(suite)

Principales usines de montage de véhicules automobiles
et de fabrication de pièces au Canada

Emplacement	Nom de la société - usine	Principaux produits
<u>Ontario</u> (suite)		
Windsor	Chrysler Canada Ltée	Fourgonnettes et familiales
	Usine Pillette Road de Chrysler	Fourgonnettes et familiales
Bramalea	Chrysler Canada Ltée	Division Eagle (automobiles)
<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	Prevost Car, Inc.	Autobus
<u>Nouvelle-Écosse</u>		
Halifax	Volvo Canada Ltée	Automobiles

Source : Compilé à partir des renseignements fournis par les sociétés, la SFVM
et Statistique Canada.

TABLEAU 7.2

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

Nom de la société - usine	Emplacement	Principaux produits
<u>Usines internes</u>		
American Motors (Canada) Inc.	Sarnia (Ont.)	Blocs et moulages
Chrysler Canada Ltée		
Usine de garnitures	Ajax (Ont.)	Panneaux de portières; coussins et dossiers de sièges
Usine de moulage d'aluminium	Etobicoke (Ont.)	Pistons, carters de pompes à eau, boîtes de vitesses, 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 n°1	Windsor (Ont.)	Moteurs V-8
Usine de moteurs Ensite n°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	Principaux 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 véhicules à traction 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.-É.) Brampton (Ont.)	Pièces embouties, ressorts
Hayes-Dana Inc.	St. Catharines (Ont.) Barrie (Ont.)	Arbres de transmission, châssis, essieux
Kelsey-Hayes Canada Ltd.	Windsor (Ont.) St. Catharines (Ont.)	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	Principaux produits
<u>Fabricants indépendants appartenant à des intérêts étrangers</u> (principales usines)		
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 (Qc) 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 (Qc) 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>Sociétés 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'échap- pement pour camions

TABLEAU 7.2 (suite)

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

Nom de la société - usine	Emplacement	Principaux produits
<u>Sociétés appartenant à des intérêts canadiens</u>		
Amcan Castings Ltd.	Hamilton (Ont.)	Moulages
Asbestonos	Montréal (Qc)	Pièces de freins et d'embrayage
Butler Metal Products Co. Ltd.	Cambridge (Ont.)	Pièces embouties
CAE Industries Ltd.	St. Catharines (Ont.) Montréal (Qc) 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
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, pièces 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	Principaux produits
<u>Sociétés appartenant à des intérêts canadiens</u>		
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 de changement de vitesses, chemises de colonne de direction
Tridon Ltd.	Burlington (Ont.) Oakville (Ont.)	Colliers de serrage, clignotants électro- niques, balais d'essuie- glace
Waterville Cellular Products Ltd.	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 auprès de l'Association des fabricants de pièces de véhicules automobiles.

TABLEAU 7.3

Entreprises en participation et projets d'investissement direct, pièces d'automobiles, 1986

<u>Pays</u>	<u>Nom de la société</u>	<u>Emplacement</u>	<u>Projets</u>
Japon	Woodbridge Foam Corp. - Inoue MTP Co. Ltd.	Woodbridge (Ont.)	Sièges d'autos complets et pièces de garnitures
	TRW Canada Ltd. - Tokai Rika	A être déterminé	Fabrication de ceintures de sécurité
	Fuji Tool and Die - Magna International Inc.	Rexdale (Ont.)	Fabrication de matrices pour automobiles
	Rockwell International of Canada Ltd. - Mitsubishi Steel	Lacolle (Qc) Chatham et Milton	Pièces et systèmes de suspensions d'automobiles
	Fukuda Press Industry - Press Giken Kogyo	Tottenham (Ont.)	Estampage, soudure, peinture et assemblage entièrement intégrés des pièces de structure des automobiles
	Yazaki Corp. - VDO	Barrie (Ont.)	Indicateurs de vitesse et autres instruments de bord
	Waterville Cellular Products Ltd. - Toyoda Gosei Co.	St-Jérôme (Qc)	Joints d'isolation
	Amada Co. Ltd.	Oakville (Ont.)	Équipement de fabrication de produits métalliques
	Aida Engineering	Mississauga (Ont.)	Matrices de pièces embouties
	Aclo Compounder Inc. (Achetée par Mitsubishi Corp.)	Cambridge (Ont.)	Composés de plastique

