

Mémoire au Comité permanent du commerce international (CIIT)

Le 25 juillet 2018

Objet : Impact des tarifs sur les affaires, les entreprises et les travailleurs canadiens

Au nom des membres de JAMA Canada, j'aimerais vous faire part de notre profonde inquiétude au sujet de la décision récente de l'administration américaine, prise au titre de l'article 232, d'imposer des tarifs douaniers sur les importations d'acier et d'aluminium canadiens, ainsi que de la décision du Canada d'envisager l'application de mesures de représailles en réaction à cette mesure. Bien que nous comprenions les motivations du Canada, il est clair que le simple fait de menacer de hausser les tarifs douaniers dans une guerre commerciale crée de l'incertitude; et si cette menace est mise à exécution, elle pourrait coûter cher aux consommateurs, compromettre les investissements, réduire la compétitivité et entraîner des pertes d'emplois, particulièrement dans les industries et les secteurs directement visés par l'imposition de nouveaux tarifs.

L'enquête que mènent actuellement les États-Unis en vertu de l'article 232, au sujet des importations de véhicules et de pièces automobiles sur leur territoire, fait planer une grande menace sur le secteur canadien de l'automobile, compte tenu de l'état actuel des chaînes d'approvisionnement mondiales et du caractère très intégré de cette industrie qui s'est bâtie depuis 53 ans avec la libéralisation des échanges – soit depuis la signature du Pacte de l'automobile en 1965, de l'ALE Canada–États-Unis en 1989 et de l'ALENA en 1994.

L'industrie automobile canadienne demeure fortement tributaire de l'ouverture et de l'efficacité des frontières pour la fluidité des échanges commerciaux, particulièrement dans le cadre de l'ALENA. De plus, des études faites récemment¹ au Canada et aux États-Unis ont clairement démontré les éventuels effets négatifs d'une guerre de tarifs douaniers infondée et illogique sur les constructeurs automobiles, les fournisseurs de pièces, les travailleurs, les concessionnaires et les consommateurs.

Afin d'aider les membres de votre comité à comprendre nos préoccupations et l'étendue des conséquences d'une telle guerre sur nos membres, voici en quelques chiffres un aperçu de l'industrie automobile japonaise au Canada :

- En 2017, pour la deuxième année de suite, plus d'un million de véhicules de marques japonaises ont été construits au Canada. Quelque 1 009 200 véhicules de tourisme ont été fabriqués en Ontario, ce qui représente environ 46 % de la production totale de véhicules légers au pays. En

¹ CIBC Economics, [Auto Tariffs: More than a Fender Bender](#), 4 juillet 2018.

Services économiques TD, [Menace américaine de tarifs douaniers sur les véhicules automobiles : Analyse d'un scénario pour le Canada](#), 18 juin 2018.

Analyse économique mondiale de la Banque Scotia, [Un moral d'acier pour supporter les coûts macroéconomiques des sanctions tarifaires](#), 14 juin 2018.

Petersen Institute of International Economics (PIIE), [Trump's Proposed Auto Tariffs Would Throw US Automakers](#), 31 mai 2018.

fait, deux des trois principaux fabricants canadiens de véhicules légers étaient des constructeurs automobiles de marques japonaises (1^{er} et 3^e).

- Environ 80 % (soit près de 796 000 véhicules) ont été exportés en 2017, principalement aux États-Unis.
- La majorité des pièces de véhicules construits ici proviennent du Canada, des États-Unis et du Mexique. En réalité, les exportations vers les États-Unis ont plus que dépassé l'exigence d'origine de 62,5 % de l'ALENA pour l'entrée en franchise de droits.
- En 2017, le Canada a exporté au-delà de quatre fois plus de véhicules de marques japonaises que le Japon lui-même. Depuis 1993, le Canada a exporté 4,7 millions de véhicules de marques japonaises de plus que le Japon, les États-Unis, le Mexique et d'autres pays réunis.
- Depuis 1986, les constructeurs automobiles japonais ont investi plus de 12 milliards de dollars dans les activités de fabrication au Canada pour servir leurs clients canadiens, américains et mexicains.
- À l'heure actuelle, **Honda Canada** possède deux usines d'assemblage de véhicules et une usine de moteurs à Alliston, en Ontario, qui emploient en tout plus de 4 200 travailleurs. **Toyota Motor Manufacturing Canada** compte trois usines de montage en Ontario qui comptent plus de 8 000 employés. **Hino Motors Canada** possède une usine de camions de poids moyen à Woodstock, en Ontario, qui emploie plus de 100 personnes.
- En 2017, les membres du groupe JAMA Canada ont vendu 719 806 véhicules légers – ce qui représente, dans l'ensemble, des ventes record pour la quatrième année d'affilée. La part de marché a atteint 35,3 % en 2017.
- En 2017, la plupart des véhicules légers de marques japonaises vendus au Canada ont été fabriqués Amérique du Nord :
 - 28,3 % au Canada)
 - 35,6 % aux États-Unis) **ALENA - 72,3 %**
 - 8,4 % au Mexique)
 - 3,1 % en Europe
 - 24,6 % au Japon
- Pour chaque véhicule de marque japonaise vendu au Canada, nos membres ont construit l'équivalent de 1,4 véhicule au Canada en 2017.
- On dénombre pas moins de 1 238 concessionnaires de marques japonaises au Canada, qui comptent en tout environ 44 500 employés dans les secteurs des ventes, des services et des réparations.
- Actuellement, il existe au Canada plus de 60 usines de pièces automobiles japonaises qui emploient plus de 20 000 travailleurs.
- Même si les emplois directs et indirects dans l'industrie automobile japonaise au Canada se chiffraient à environ 80 000 en 2017, une étude récente a révélé que l'industrie automobile de marques japonaises soutient plus de 202 000 emplois au pays en raison de l'incidence des emplois directs, intermédiaires et dérivés.
- Si les États-Unis devaient appliquer des droits de 25 % sur les importations d'automobiles et de 10 % sur les pièces en provenance du Canada, il en coûterait au moins 6 000 \$ de plus pour chaque véhicule construit ici et exporté aux États-Unis. Comme l'ont montré plusieurs études, cette hausse des coûts se répercuterait sur les prix à la consommation, entraînant une diminution de la demande, des ventes et de la production, et menacerait à la fois les emplois et les investissements. Toute imposition de tarifs de rétorsion par le Canada sur les automobiles

et les pièces détachées importées des États-Unis ne ferait qu'aggraver la situation. Dans l'ensemble, toutes choses étant égales par ailleurs, cela nuirait gravement à l'industrie automobile du Canada en raison de sa dépendance au commerce de véhicules et de pièces, et mettrait fin à plus de 50 ans de commerce automobile sans droits de douane entre le Canada et les États-Unis.

Enfin, après que le secrétaire américain au Commerce eut déclaré récemment que l'acier canadien ne représentait pas une menace pour la sécurité nationale des États-Unis, ce n'est peut-être pas de la pensée magique que de croire que la menace américaine d'imposer des tarifs douaniers sur les importations d'automobiles canadiennes est une tactique de négociation visant l'ALENA. Quoi qu'il en soit, nous nous réjouissons grandement des efforts soutenus du gouvernement canadien pour reprendre les négociations le plus tôt possible avec les États-Unis et le Mexique en vue de la modernisation de l'ALENA au profit de tous les signataires et dans le but d'améliorer la compétitivité à l'échelle mondiale et les perspectives de croissance de l'industrie automobile en Amérique du Nord.

Personne-ressource :

David Worts, directeur général
Japan Automobile Manufacturers Association of Canada
dwords@jama.ca