

## Répercussions des tarifs douaniers sur l'acier et l'aluminium dans la région de Windsor-Essex en Ontario

La relation commerciale entre le Canada et les États-Unis est de loin la plus importante et profitable au monde. Ce partenariat binational est l'assise des économies du Canada, de l'Ontario et de 39 États américains. D'un point de vue local, la circulation sécuritaire et efficace des produits, des services et des personnes est essentielle dans la région de Windsor-Essex et possiblement encore plus que dans n'importe quelle autre région canadienne.

La décision du gouvernement américain d'imposer un tarif douanier de 25 % et de 10 % sur les importations d'acier et d'aluminium respectivement en provenance du Canada, jumelée aux représailles du gouvernement canadien, a sans aucun doute eu des répercussions négatives sur l'économie du Canada, en particulier sur celle de Windsor-Essex en Ontario. Si le président des États-Unis applique l'article 232 de la loi sur l'expansion commerciale (*Trade Expansion Act*) de 1962 (19 U.S.C. 1862) portant sur les pouvoirs en matière de sécurité nationale pour imposer des tarifs douaniers de 25 % sur les voitures assemblées et de 10 % sur les pièces de voiture, les conséquences seraient graves pour l'Ontario et le Canada, mais dévastateur pour Windsor-Essex.

Lieu de la première usine d'automobiles au Canada, Windsor-Essex domine toujours le secteur de l'automobile, notamment grâce à la présence de l'usine de montage de FCA à Windsor, premier employeur en importance du secteur manufacturier canadien. En plus du groupe FCA, de deux usines de moteurs de la Ford Motor Company du Canada Limitée et de multiples fournisseurs de pièces du premier niveau, le plus grand pôle de compétitivité de fabricants de machines-outils, de moules et de matrices (MMM) du pays se trouve à Windsor-Essex. En fait, le tiers de tous les fabricants de moules industriels de l'Ontario et presque le quart de tous ceux qui se trouvent au Canada sont dans la région de Windsor-Essex<sup>1</sup>.

Voici d'autres faits sur Windsor-Essex qui mettent en évidence l'intégration de la région à l'économie américaine et l'incidence que les tarifs auraient en perturbant l'un des principaux axes commerciaux en Amérique du Nord :

- Le secteur manufacturier est fortement intégré et dépend de chaînes d'approvisionnement complexes réparties entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Par exemple, les pièces de voiture franchissent sept fois la frontière en moyenne avant que l'assemblage d'un véhicule soit entièrement terminé;

- Windsor-Essex, c'est plus de 1000 fabricants<sup>ii</sup>, 4,3 milliards de dollars de PIB annuel générés par le secteur manufacturier (32 % du PIB total de la région)<sup>iii</sup>, plus de 90 fabricants d'automobiles et de pièces de voiture et plus de 250 fabricants de machines-outils, de matrices et de moules<sup>iv</sup>, qui font tous partie d'une chaîne de valeur mondiale intégrée;
- Windsor-Essex présente un pôle de compétitivité important, notamment composé d'équipementiers (FCA et Ford) et de nombreux grands fournisseurs de pièces de niveau 1 (nationaux et étrangers) comme Magna, ZF-TRW, Flex-N-Gate, TR-QSS, Linamar, Dakkota Integrated Systems, HBPO, ElringKlinger, Gates, A.P. Plasman, NARMCO, Kautex Textron, AGS et bien d'autres;
- Trois des cinq plus grands fabricants de moules en Amérique du Nord ont leur siège à Windsor-Essex<sup>v</sup>. L'acier est l'une des principales matières qu'ils utilisent, et ils exportent tous leurs produits aux États-Unis.

Ces échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis reposent sur des entreprises consommatrices d'acier et d'aluminium. L'imposition de tarifs sur l'acier et l'aluminium ont déjà eu des répercussions négatives sur la chaîne d'approvisionnement automobile et l'économie de la région de Windsor-Essex.

Le pôle de compétitivité de fabricants de MMM emploie plus de 7 500 personnes<sup>vi</sup> à Windsor-Essex. Il représente plus du tiers des emplois canadiens dans le secteur, soit environ 20 000 en 2016<sup>vii</sup>. Quelques grands fabricants de MMM emploient des centaines de personnes, mais la majorité des entreprises ont moins de 50 employés et ne sont pas en mesure de résister aux chocs économiques comme l'imposition soudaine de tarifs douaniers<sup>viii</sup>.

Pendant la dernière décennie d'échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, la plupart des fabricants de Windsor-Essex ont eu recours à des fournisseurs d'acier canadiens et américains. Six grandes sources d'acier approvisionnent le secteur du moulage en Amérique du Nord, dont deux se trouvent aux États-Unis. Les fabricants ont tenté de définir des mesures d'atténuation, comme transférer de l'essentiel du stock des entreprises américaines au Canada ou accroître la capacité des entreprises canadiennes au Canada. Or, ces mesures ne sont pas viables et entraîneront une hausse des coûts en raison d'un approvisionnement faible ou inexistant et de l'augmentation vraisemblable des frais de transport. La plupart des entreprises de Windsor-Essex ne sont guère capables de faire assumer ces coûts à leurs clients, qui ont toujours demandé à leurs fournisseurs de baisser leurs prix. Le délai d'approvisionnement accru en acier canadien fera aussi augmenter le temps nécessaire à la livraison de moules. Les types

d'acier particuliers dont le secteur des MMM a besoin ne sont pas produits au Canada ou très rares. De plus, les entreprises d'estampage et de fabrication de MMM, notamment, doivent parfois utiliser de l'acier fourni par leurs clients américains et ainsi acquitter des droits lorsque l'acier est expédié au Canada pour la transformation.

De plus, si les tarifs douaniers sont appliqués aux exportations de véhicules et de pièces de voiture à destination des États-Unis, en plus des tarifs actuels sur l'acier et l'aluminium, l'incidence sur la région de Windsor-Essex surpasserait même les effets de la récession de 2008-2009. L'usine de montage de FCA à Windsor emploie plus de 6 000 personnes, et l'usine de moteurs de Ford à Windsor, 2 330. Si l'on tient compte des fournisseurs de pièces, l'effectif total dans le secteur de l'automobile atteint presque 13 000 personnes<sup>x</sup>. Dans la région de Windsor-Essex, environ 20 500 emplois dépendent des deux secteurs (MMM et automobile), soit 11,5 % de la population active. Le revenu annuel total généré par les salariés directs est de quelque 1,3 milliard de dollars, qui sont essentiellement dépensés dans la collectivité<sup>x</sup>. Le Center for Automotive Research a déterminé que les effets multiplicateurs sur l'emploi étaient de 7,6 chez les fabricants d'équipement d'origine (OEM) et de 4,7 chez les fabricants de pièces de voitures<sup>xi</sup>. Appliqués à Windsor-Essex, ces chiffres montrent que le nombre total d'emplois directs, indirects et induits dans la région qui sont liés aux fabricants OEM et aux fournisseurs (y compris de MMM) est de 120 507. Presque les deux tiers de la main-d'œuvre de Windsor-Essex (195 090) sont liés d'une certaine manière à ces secteurs<sup>xii</sup>. C'est pourquoi l'issue de l'enquête relative à la sécurité nationale en cours du département américain sur les importations de voitures – notamment les VUS, les fourgonnettes et les camionnettes ainsi que les pièces de voitures – inquiète fortement les résidents, l'industrie et les parties prenantes régionales, provinciales et nationales.

Les consultations locales ont aussi mis en lumière les conséquences des nouveaux tarifs sur un groupe spécialisé de fournisseurs de services : les courtiers en douane. Ce groupe autorisé à exercer en vertu de l'article 32 de la *Loi sur les douanes* est aussi touché. Par exemple, les courtiers gèrent tous les paiements de droits canadiens pour leurs clients puis récupèrent les frais. Auparavant, aucun droit n'était exigé pour l'essentiel des marchandises de leurs clients qui franchissaient la frontière, comparativement aux paiements actuels dont l'excédent peut parfois dépasser 100 000 \$ par mois pour un seul compte, ce qui peut compromettre la liquidité de certains courtiers. Une forte concentration de courtiers en douane exerce à Windsor-Essex, où s'effectue le plus grand nombre d'échanges commerciaux transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis.

L'incidence des tarifs sur l'acier et l'aluminium ainsi que les mesures de rétorsion et la possibilité que les États-Unis imposent d'autres tarifs sur les véhicules et les pièces de voiture ont poussé

des intervenants de la région de Windsor-Essex à se mobiliser en appui aux entreprises, aux familles et aux collectivités. Le présent mémoire est un exemple de notre collaboration. Il a été préparé à l'aide de données de WindsorEssex Economic Development, de la Chambre de commerce régionale de Windsor-Essex, de Workforce WindsorEssex, du Collège St. Clair, de l'Université de Windsor, du ministère du Développement économique, de la Création d'emplois et du Commerce de l'Ontario, de la BDC, ainsi que de toutes les municipalités de Windsor-Essex.

Ce mémoire a aussi été préparé à l'aide d'information transmise directement par les entreprises locales les plus touchées par les tarifs. La Canadian Association of Mold Makers (CAMM) a tenu un événement portant sur les répercussions des tarifs sur l'acier et l'aluminium ainsi que l'incidence possible des tarifs visant le secteur automobile, et plus de 250 personnes y ont participé. Un sondage mené par la suite auprès des participants et d'autres entreprises a montré que les répondants avaient acheté de 10 à 99 % de leur acier et de 50 à 100 % de leur aluminium aux États-Unis en 2017. Une seule entreprise a acheté pour 25 millions de dollars d'acier chez notre voisin du Sud l'an dernier.

La région de Windsor-Essex subira de plus grands préjudices que le reste de la province ou du comté. Personne ne sort gagnant de cette guerre commerciale. Selon un nouveau rapport des Services économiques TD : « La concentration du secteur automobile en Ontario fait en sorte que c'est la province la plus touchée, comme en témoigne le fort ralentissement de sa croissance (-2 %). Elle a connu des pertes d'emplois considérables, c'est-à-dire qu'un emploi sur cinq dans le secteur manufacturier est menacé<sup>xiii</sup> ». Encore une fois, il n'est question que des emplois directement liés au secteur automobile.

Windsor-Essex a recouvré la plupart des emplois perdus pendant la récession de 2008-2009, et le PIB régional augmente. Le taux de chômage, qui a été pendant des années le plus élevé de toutes les régions métropolitaines de recensement du Canada, est maintenant l'un des plus bas au pays. Les fabricants de pièces de voiture et les entreprises de MMM ont beaucoup de travail, et bon nombre sont en expansion. Les terrains industriels vacants sont devenus plus rares. FCA a investi dernièrement plus de 2 milliards de dollars dans son usine de montage de Windsor et embauché plus de 1 200 nouveaux employés<sup>xiv</sup>. En 2017, la Ford Motor Company du Canada a annoncé un investissement de 1,2 milliard de dollars dans ses activités de Windsor<sup>xv</sup>. Les deux entreprises fabriquent ou vont fabriquer de nouveaux produits dans leurs installations de Windsor. L'imposition des nouveaux tarifs prévus risque de mettre ces gains en péril.

Comme les organisations qui contribuent à maintenir la prospérité de Windsor-Essex, nous félicitons et saluons le gouvernement du Canada pour avoir créé et bonifié des programmes d'aide destinés à soutenir les secteurs touchés par les tarifs. Nous nous attendons à ce qu'une

aide semblable soit offerte si les tarifs américains et canadiens réciproques visant les automobiles assemblées et les pièces de voiture sont appliqués. Il est possible d'améliorer ces mesures d'aide afin d'appuyer un plus grand nombre d'entreprises canadiennes, et ce, en adoptant les recommandations suivantes :

- Offrir une aide à toutes les entreprises (petites et grandes, dans l'ensemble de la chaîne de valeur manufacturière) durement touchées par les tarifs imposés et les mesures de rétorsion. À titre d'exemple :
  - Les entreprises appartenant à la catégorie « Fabrication d'autres machines-outils pour le travail du métal » du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), comme les fabricants de moules, de matrices, de fixations et de jauges, n'ont pas toujours été admissibles aux mêmes programmes d'aide que les fabricants de véhicules et de pièces de voiture, même si elles sont essentielles à l'industrie – notamment au financement supplémentaire de 800 millions de dollars accordé par la Banque de développement du Canada qui n'englobe pas les codes du SCIAN 3335 (soit 333511 et 333519) – même s'il s'agit d'un pôle de compétitivité très important de Windsor-Essex. Mentionnons toutefois que la BDC travaille avec des intervenants régionaux pour combler cette lacune et continuera à soutenir ses clients et ce secteur.
  - Les mesures d'aide offerte aux entreprises qui souhaitent investir dans des pratiques novatrices et d'améliorer leur productivité sont restreintes aux très grands projets financés par le Fonds stratégique pour l'innovation, et les petites entreprises ne peuvent y recourir facilement.
- Traiter promptement toutes les demandes de remise des surtaxes ou d'accès aux programmes de report des droits. Un délai de six mois ou plus nuitrait fortement aux activités des petites et moyennes entreprises dont dépend notre collectivité;
- Diffuser de l'information claire et cohérente sur les programmes et les services. Le gouvernement du Canada doit envisager la réaffectation des ressources afin de mieux aider les entreprises canadiennes qui ont besoin d'information ou attendent le traitement de leurs demandes de remise des surtaxes ou d'accès aux programmes de report des droits.

Nous remercions les membres du Comité permanent du commerce international d'étudier la question. Il est très important pour la région de Windsor-Essex que le gouvernement du Canada continue d'appuyer un commerce équitable, en accordant une attention prioritaire à la

conclusion d'un Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) renouvelé. Nous exhortons le gouvernement fédéral à travailler en vue d'éliminer les nouveaux obstacles au commerce des deux côtés de la frontière. Aidez-nous à poursuivre sur la voie de la reprise économique.

---

<sup>i</sup> Statistique Canada, *Nombre d'entreprises canadiennes*, juin 2017.

<sup>ii</sup> *Ibidem*

<sup>iii</sup> Conference Board of Canada, « Metropolitan data », juin 2018.

<sup>iv</sup> Statistique Canada, *Nombre d'entreprises canadiennes*, juin 2017.

<sup>v</sup> *Plastics News*, « Rankings database of North American plastics mold and tool makers », [www.plasticsnews.com/rankings/mold-toolmakers](http://www.plasticsnews.com/rankings/mold-toolmakers), octobre 2017.

<sup>vi</sup> EMSI Analyst, « Industry Table, All Industries in Essex, Emsi Q3 2017 Data Set », avril 2018.

<sup>vii</sup> Automotive Parts Manufacturers Association, « Canadian Supplier Footprint, USA/Mexico Report », <https://apma.ca/canadian-supplier-footprint-usamexico/>, 3 avril 2017.

<sup>viii</sup> Statistique Canada, *Nombre d'entreprises canadiennes*, juin 2017.

<sup>ix</sup> Logiciel Analyst d'EMSI, « Industry Table, All Industries in Essex, Emsi Q3 2017 Data Set », avril 2018.

<sup>x</sup> *Ibid.*

<sup>xi</sup> Hill, Kim, *Contribution of the Automotive Industry to the Economies of All Fifty States and the United States*, Center for Automotive Research, janvier 2015.

<sup>xii</sup> Statistique Canada, Recensement de 2016.

<sup>xiii</sup> Services économiques TD, *Potential U.S. Auto Tariffs: Canadian Scenario Analysis*, 18 juin 2018 [TRADUCTION].

<sup>xiv</sup> Gouvernement de l'Ontario, « L'Ontario collabore avec FCA Canada pour construire la Chrysler Pacifica hybride, première minifourgonnette hybride branchable au monde », 15 juin 2016.

<sup>xv</sup> *The Windsor Star*, « Ford's \$1.82 investment to provide work for generations to come », 30 mars 2017.