



**CHAMBRE DES COMMUNES  
CANADA**

# **ÉTUDE DE LA CRISE DANS LE SECTEUR DE L'AUTOMOBILE AU CANADA**

**Rapport du Comité permanent  
de l'industrie, des sciences et de la technologie**

**Le président**

**L'hon. Michael D. Chong, député**

**MARS 2009**

**40<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION**



---

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

Les transcriptions des réunions publiques du Comité sont disponibles par Internet : <http://www.parl.gc.ca>

En vente : Communication Canada — Édition, Ottawa, Canada K1A 0S9

# **ÉTUDE DE LA CRISE DANS LE SECTEUR DE L'AUTOMOBILE AU CANADA**

**Rapport du Comité permanent  
de l'industrie, des sciences et de la technologie**

**Le président**

**L'hon. Michael D. Chong, député**

**MARS 2009**

**40<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION**



# **COMITÉ PERMANENT DE L'INDUSTRIE, DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE**

## **PRÉSIDENT**

L'hon. Michael D. Chong

## **VICE-PRÉSIDENTS**

Robert Bouchard

Anthony Rota

## **MEMBRES**

Gord Brown

Siobhan Coady

Marc Garneau

Mike Lake

Brian Masse

Dave Van Kesteren

Robert Vincent

Mike Wallace

Chris Warkentin

## **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

Johanne Deschamps

Martha Hall Findlay

Francis Valeriote

## **GREFFIÈRE DU COMITÉ**

Michelle A. Tittley

## **BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

**Service d'information et de recherche parlementaires**

Daniel J. Shaw, analyste

# **SOUS-COMITÉ SUR L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE AU CANADA**

## **PRÉSIDENT**

L'hon. Michael D. Chong

## **VICE-PRÉSIDENTS**

Francis Valeriotte

Robert Vincent

## **MEMBRES**

Mike Lake

Brian Masse

## **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

Robert Bouchard

L'hon. Maria Minna

Lois Brown

Dave Van Kesteren

Colin Carrie

Mike Wallace

Joe Comartin

Jeff Watson

Martha Hall Findlay

Terence Young

## **GREFFIÈRE DU SOUS-COMITÉ**

Michelle A. Tittley

## **BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

**Service d'information et de recherche parlementaires**

Daniel J. Shaw, analyste

# **LE COMITÉ PERMANENT DE L'INDUSTRIE, DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE**

a l'honneur de présenter son

## **DEUXIÈME RAPPORT**

Conformément à l'ordre de renvoi de la Chambre des communes du jeudi 26 février 2009, et à la motion adoptée par le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie le mardi 3 mars 2009, le Sous-comité sur l'industrie de l'automobile au Canada a étudié la crise qui confronte l'industrie de l'automobile au Canada et le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie a convenu de faire rapport de ce qui suit :

# ÉTUDE DE LA CRISE DANS LE SECTEUR DE L'AUTOMOBILE AU CANADA

Le présent rapport ne porte pas sur la question de savoir si le gouvernement du Canada doit consentir des prêts au secteur canadien de l'automobile. Le mandat du Comité consistait à faire le point sur la situation du secteur de l'automobile et à formuler des recommandations à ce sujet.

## L'intégration de la construction automobile à l'échelle du continent

### Le Pacte de l'automobile et l'intégration à l'échelle de l'Amérique du Nord

L'industrie nord-américaine de l'automobile illustre particulièrement bien les conséquences économiques de l'intégration régionale. Avant 1965, les droits de douane prélevés sur les automobiles importées étaient relativement élevés, et le Canada et les États-Unis avaient chacun leur propre industrie automobile, les deux indépendantes l'une de l'autre. L'industrie canadienne de l'automobile était relativement petite<sup>1</sup> : les campagnes de production étaient courtes et l'éventail des modèles proposés assez étroit si bien que, relativement parlant, les prix étaient plus élevés et le choix moindre au Canada.

Le Pacte de l'automobile conclu entre le Canada et les États-Unis en 1965 a transformé la donne et permis aux Trois Grands de l'automobile de Detroit de rationaliser leur production à l'échelle de l'Amérique du Nord. Les constructeurs japonais (les « nouveaux fabricants » par opposition à ceux qui étaient visés par le Pacte de 1965) ont plus tard ouvert des usines de production sur le continent américain, ce qui a contribué à grossir et élargir davantage le secteur de l'automobile. Le Canada compte aujourd'hui six constructeurs automobiles étrangers (Chrysler, Ford, General Motors, Honda, Suzuki et Toyota) qui exploitent notamment 12 usines de montage sur son territoire, installées pour la plupart dans le sud de l'Ontario et servant le marché nord-américain. Le Canada importe par ailleurs un grand nombre de véhicules automobiles qui répondent à des besoins divers.

Le gouvernement fédéral et les provinces ont financé en partie certains des investissements effectués ces dernières années dans des usines de montage, bien que cela ne s'inscrive pas dans le cadre d'une stratégie industrielle globale. L'apport du gouvernement fédéral est composé de contributions remboursables totalisant 434 millions de dollars accordées en 2004 et en 2005 dans le cadre de l'ancien programme Partenariat technologique Canada. Pour sa part, le gouvernement de l'Ontario a offert une aide non remboursable de 513,8 millions de dollars à l'égard de ces projets. Par ailleurs, en 2008, le gouvernement du Canada a institué le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile, lequel, doté d'un budget de 250 millions de dollars sur cinq ans, est chargé de soutenir les activités de recherche et développement stratégique de grande envergure

---

<sup>1</sup> En 1960, la production canadienne a totalisé 395 855 véhicules, ce qui représentait 4,7 % de la production de l'Amérique du Nord. Source : DesRosiers Automotive Consultants Inc., mémoire au Sous-comité sur l'industrie de l'automobile au Canada du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes, 12 mars 2009.

en vue de la construction de véhicules innovateurs plus écologiques et moins énergivores. Plus tard dans l'année, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il investirait jusqu'à 80 millions de dollars dans le projet Renaissance de Ford du Canada, une initiative de 730 millions de dollars qui permettra la mise sur pied d'une usine de montage de moteurs souple et ultramoderne à Windsor (Ontario) et le remplacement du Centre de recherche-développement technique sur les groupes motopulseurs dont les capacités seront accrues.

En 2007, les échanges entre le Canada et le reste du monde dans le secteur de l'automobile ont totalisé 152 milliards de dollars, mais se sont soldés pour le Canada par un déficit de 5,9 milliards de dollars. Le Canada affichait par contre un excédent d'environ 12 milliards de dollars dans ses échanges bilatéraux avec les États-Unis dans ce secteur, avec des exportations de 70,4 milliards de dollars contre 58,4 milliards d'importations cette année-là. Il faut savoir cependant que ces totaux masquent des détails importants de cette industrie à forte intégration. Comme le signale le Conference Board du Canada, une automobile fabriquée au Canada peut n'avoir que 35 % de contenu canadien, ce qui veut dire que certaines automobiles qui sortent des usines de montage canadiennes comportent davantage d'intrants étrangers, surtout américains, que d'intrants canadiens<sup>2</sup>.

Grâce à l'intégration, surtout avec ses homologues américain et mexicain, mais aussi avec son homologue japonais, le secteur canadien de l'automobile a atteint certains résultats qui lui auraient probablement échappé s'il était resté totalement indépendant. Depuis 1965, l'intégration a notamment conféré au Canada une présence internationale significative comme producteur et exportateur de véhicules automobiles et lui a fait atteindre un fort degré de productivité, ce qui a permis une amélioration des salaires et des avantages sociaux dans le secteur de l'automobile. D'après les témoignages entendus et les renseignements recueillis au cours des réunions du Sous-comité, les travailleurs de l'automobile du Canada seraient les plus productifs du monde. Mais plus que tout, l'intégration a procuré aux Canadiens comme aux Américains une palette élargie de produits et des véhicules de meilleure qualité et à moindre prix que ce n'aurait été le cas autrement.

### **Aperçu du marché nord-américain**

Le marché nord-américain de l'automobile (voitures et camions) a été relativement stagnant durant la première moitié des années 2000; les ventes ont culminé à 20,2 millions de véhicules en 2005 (voir le tableau 2), un sommet très proche du record de tous les temps (20,3 millions de véhicules) enregistré en 2000. Malheureusement, les ventes ont commencé à baisser durant la seconde moitié de la décennie. Au début, un simple fléchissement : les ventes en Amérique du Nord ont diminué d'environ 940 000 véhicules en 2007, ce qui représentait moins de 5 % des ventes totales de 2005. En 2008 cependant, c'était la dégringolade : en un an, les ventes ont chuté de 3,1 millions de véhicules (16 % environ) pour tomber à 16,2 millions, portant la baisse cumulative depuis 2005 à plus de 4 millions de véhicules ou 19,8 %. La plupart des analystes estiment que le creux n'est pas encore atteint.

---

<sup>2</sup> Conference Board du Canada, *Making Integrative Trade Real: Creating a Value Chain Trade Policy for North America*, décembre 2008, p. 3.

**Tableau 1**  
**Ventes de véhicules automobiles en Amérique du Nord, 2000-2009p**  
**(nombre de véhicules)**

Année	Canada	Etats-Unis	Mexique	Amérique du Nord	Canada en % de l'Amérique du Nord
<b>2000</b>	1 586 054	17 811 673	902 372	20 300 099	7,8 %
<b>2001</b>	1 597 875	17 472 378	942 431	20 012 684	8,0 %
<b>2002</b>	1 731 823	17 138 652	974 297	19 844 772	8,7 %
<b>2003</b>	1 625 050	16 967 442	999 106	19 591 598	8,1 %
<b>2004</b>	1 574 803	17 298 573	1 119 585	19 992 961	7,9 %
<b>2005</b>	1 630 142	17 444 329	1 162 158	20 236 629	8,1 %
<b>2006</b>	1 666 008	17 048 981	1 177 100	19 892 089	8,4 %
<b>2007</b>	1 690 345	16 460 315	1 144 305	19 294 965	8,8 %
<b>2008</b>	1 673 522	13 493 165	1 068 736	16 235 423	10,3 %
<b>2009p</b>	1 480 000	11 500 000	950 000	13 930 000	10,6 %

Source : Industrie Canada; prévision provenant du Groupe Scotia.

**Tableau 2**  
**Production de véhicules automobiles en Amérique du Nord, 2000-2009p**  
**(nombre de véhicules)**

Année	Canada	États-Unis	Mexique	Amérique du Nord	Part du Canada en %	
					Amérique du Nord	Canada et É.-U.
<b>2000</b>	2 963 097	12 773 714	1 922 889	17 659 700	16,8 %	18,8 %
<b>2001</b>	2 532 363	11 424 689	1 857 114	15 814 166	16,0 %	18,1 %
<b>2002</b>	2 626 916	12 274 917	1 833 342	16 735 175	15,7 %	17,6 %
<b>2003</b>	2 550 270	12 077 892	1 579 700	16 207 862	15,7 %	17,4 %
<b>2004</b>	2 710 683	11 955 044	1 552 718	16 218 445	16,7 %	18,5 %
<b>2005</b>	2 689 224	11 948 598	1 682 125	16 319 947	16,5 %	18,4 %
<b>2006</b>	2 571 366	11 260 854	2 045 518	15 877 738	16,2 %	18,6 %
<b>2007</b>	2 578 790	10 752 310	2 095 245	15 426 345	16,7 %	19,3 %
<b>2008</b>	2 082 241	8 673 091	2 167 944	12 923 276	16,1 %	19,4 %
<b>2009p</b>	1 800 000	7 300 000	1 900 000	11 000 000	16,4 %	19,8 %

Source : Industrie Canada; prévision provenant du Groupe Scotia.

Les chiffres de vente montrent clairement que la diminution de la demande de véhicules en Amérique du Nord vient des États-Unis. En effet, les ventes au Canada et au Mexique ont très

peu baissé en 2008 par rapport à l'année précédente. Cependant, l'intégration de l'industrie nord-américaine de l'automobile est telle que la production de véhicules automobiles au Canada et au Mexique est liée à l'évolution des ventes à l'échelle du continent; les deux industries n'échapperont donc pas aux conséquences du recul des ventes sur le marché américain, de loin le plus important de l'Amérique du Nord.

La production nord-américaine de véhicules automobiles a culminé en même temps que les ventes de véhicules, en 2000 et en 2005 (voir le tableau 2). Après un sommet de 16,3 millions de véhicules atteint en 2005, la production a chuté de 3,4 millions de véhicules pour tomber à 12,9 millions de véhicules en 2008, soit une baisse de 20,9 %. C'est aux États-Unis que la baisse a été la plus forte (-27,5 %), puis au Canada (-22,6 %), mais au Mexique, la production a en fait augmenté, de 28,9 %, entre 2005 et 2008.

Enfin, les données montrent que, sur une base annuelle, l'Amérique du Nord importe de 2,5 à 4 millions de véhicules automobiles de plus d'outre-mer que le reste du monde n'en importe de l'Amérique du Nord. Le Canada et le Mexique sont des exportateurs nets à l'échelle de l'Amérique du Nord. La production canadienne représente 16 % environ de la production de l'Amérique du Nord, mais les ventes canadiennes comptent pour seulement 8 % environ des ventes en Amérique du Nord. En outre, en pourcentage de la production combinée du Canada et des États-Unis, la production canadienne de véhicules automobiles tend à progresser; sa part est passée de 17 % environ à 20 % entre 2000 et 2008.

### **Évolution du marché entre les Trois Grands et les nouveaux fabricants**

Les fabricants de véhicules automobiles japonais ont commencé à construire des usines en Amérique du Nord dès les années 1970; d'autres constructeurs d'outre-mer leur ont emboîté le pas, mais sont repartis depuis. Quoi qu'il en soit, depuis les années 1970, ces constructeurs étrangers grugeaient progressivement la part de marché des Trois Grands, mais cette évolution se faisait lentement, sans surprise. En revanche, depuis 2003, les nouveaux fabricants n'ont pas seulement gagné sur leurs concurrents, mais ils ont réussi à saisir une telle part du marché que les Trois Grands ont été forcés de réduire leur production globale (voir le tableau 3). En l'espace de seulement six ans, les nouveaux fabricants ont vu leur part de marché bondir pour passer d'un peu moins de 25 % en 2002 à plus de 42 % en 2008. Qui plus est, tandis que le marché nord-américain croissait entre 2002 et 2005, la part des Trois Grands a été ramenée de 74 à 64 % environ, leur production combinée reculant de plus de 1,1 million de véhicules durant cette période. En 2008, les Trois Grands ne justifiaient plus que de 56 % de la production nord-américaine de véhicules automobiles. Manifestement, ils auront fort à faire pour redresser la situation. S'ils continuent de perdre du terrain à ce rythme-là, ils risquent tous la faillite.

**Tableau 3**  
**Production nord-américaine de véhicules automobiles et parts de marché, 2000-2008**

Année	GM, Ford et Chrysler		Nouveaux fabricants	
	Nombre de véhicules	Part de marché	Nombre de véhicules	Part de marché
<b>2000</b>	13 196 873	74,7 %	4 117 212	23,3 %
<b>2001</b>	11 593 637	73,3 %	3 997 567	25,3 %
<b>2002</b>	12 281 894	73,5 %	4 168 305	24,9 %
<b>2003</b>	11 499 933	70,9 %	4 422 906	27,3 %
<b>2004</b>	11 060 100	68,2 %	4 805 539	29,6 %
<b>2005</b>	10 372 739	63,6 %	5 511 476	33,8 %
<b>2006</b>	9 676 079	60,9 %	5 714 369	36,0 %
<b>2007</b>	9 200 835	59,6 %	5 961 536	38,6 %
<b>2008</b>	7 248 444	56,0 %	5 521 947	42,6 %

Source : DesRosiers Automotive Consultants Inc.

#### **Profil de l'industrie automobile canadienne (2008)**

Passons maintenant à l'industrie canadienne de l'automobile. Celle-ci comporte deux segments : les véhicules légers et les véhicules lourds. Le premier compte 12 usines de montage de grande capacité qui produisent des voitures, des fourgonnettes et des camions légers et représentent une capacité de production totale de 2 770 000 véhicules (voir le tableau 4). Le second compte 25 usines de montage de faible capacité qui produisent des camions lourds et des autobus.

En 2008, l'industrie automobile a fabriqué 2,1 millions de véhicules et employait 45 091 personnes au Canada. Le *Harbour Report*, dont la réputation n'est plus à faire, classe quatre usines de montage canadiennes parmi les dix premières d'Amérique du Nord (voir le tableau 4). Enfin, en 2007, les usines de montage canadiennes ont remporté plus du tiers de tous les prix de qualité décernés par la firme J.D. Power en Amérique du Nord bien qu'elles ne comptent que pour le sixième environ de la production nord-américaine.

**Tableau 4**  
**Principales usines de montage au Canada**

<b>Société</b>	<b>Emplacement</b>	<b>Produits</b>	<b>Rang en matière de productivité suivant le Harbour Report</b>
CAMI Automotive Inc. (GM et Suzuki)	Ingersoll	Chevrolet Equinox Pontiac Torrent Suzuki XL-7	Harbour Report : 5 <sup>e</sup> place avec 17,59 heures de travail par véhicule (htpv).
Chrysler Canada	Brampton	Chrysler 300 Dodge Magnum Dodge Charger	Harbour Report : 9 <sup>e</sup> place avec 18,78 htpv.
	Windsor	Dodge Caravan, Pacifica Chrysler Town & Country	
Ford du Canada Ltée	Oakville	Ford Freestar, Ford Edge Lincoln MKX	
	St. Thomas	Ford Crown Victoria Mercury Grand Marquis	
General Motors du Canada Ltée	Oshawa	Chevrolet Monte Carlo Chevrolet Impala	Harbour Report : 2 <sup>e</sup> place avec 15,18 htpv.
	Oshawa	Buick LaCrosse (Allure) Pontiac Grand Prix	Harbour Report : 3 <sup>e</sup> place avec 16,17 htpv.
	Oshawa	GMC Sierra Chevrolet Silverado	
Honda Canada Inc.	Alliston	Civic, Acura CSX	
	Alliston	Acura MDX, Pilot Ridgeline	
Toyota Canada Inc.	Cambridge Cambridge	Corolla, Matrix Lexus RX350	

Source : Industrie Canada et Harbour Report, Amérique du Nord, 2008.

## **Deux chocs externes secouent le Canada**

Depuis le tournant du siècle, deux puissants chocs externes ont frappé l'économie canadienne. Le premier, la flambée des cours mondiaux des produits de base en 2003, a fait grimper les cours de nombreux produits et le dollar canadien à des niveaux sans précédent et entraîné une restructuration de l'économie canadienne privilégiant le secteur primaire au détriment de la fabrication. Le second, une récession mondiale amorcée à la fin de 2008, a mis un terme au premier, mais par un fléchissement de la demande – intérieure et internationale – qui ne touchait plus seulement les produits finis, mais l'ensemble des biens et services canadiens. La situation a continué d'empirer pour le secteur manufacturier canadien. Par exemple, l'industrie canadienne de l'automobile, le secteur manufacturier du Canada qui est probablement le plus intégré aux

États-Unis, traverse une importante période de transformation qui exige une extraordinaire dextérité financière dans la phase de transition ou d'investissement. Dans ces conditions, si le premier choc paraissait gérable, le second, qui a gravement entravé le fonctionnement des marchés du crédit dans toute l'Amérique du Nord, s'est déjà révélé insurmontable pour deux des Trois Grands (qui auraient coulé en l'absence d'une aide extérieure considérable). Certains analystes sont d'ailleurs convaincus que si la récession s'aggrave et persiste, le troisième des Trois Grands sera bientôt forcé lui aussi d'appeler au secours. Nous parlerons donc de ces deux chocs et de leurs effets sur le secteur canadien de l'automobile.

### **La flambée des cours des marchandises et l'appréciation du dollar canadien**

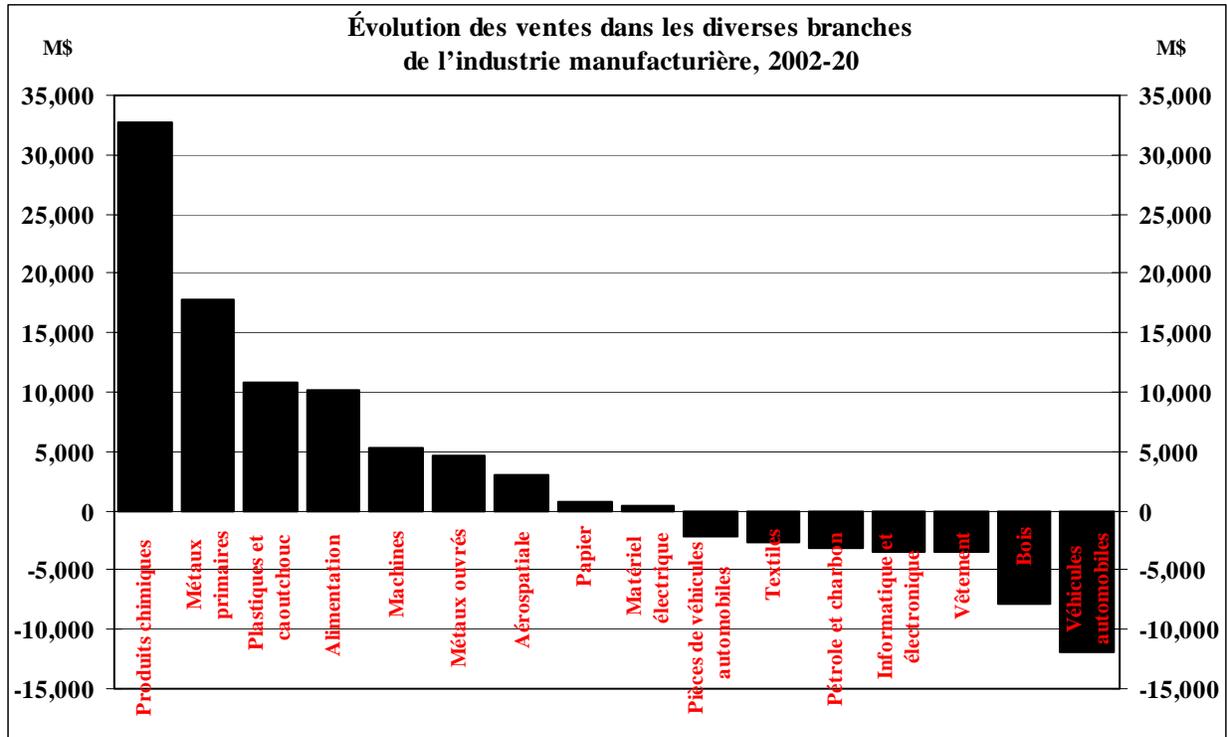
À partir de 2003, une expansion rapide de l'économie mondiale tirée largement par la Chine, l'Inde et le Sud-Est asiatique a suscité une hausse de la demande de produits primaires, en particulier de la demande d'énergie et de métaux communs, et fait grimper les cours des produits de base. Au Canada, grand exportateur de produits de base dans lesquels il jouit d'un avantage comparatif, la progression rapide et vigoureuse des prix des métaux communs, du pétrole brut et du gaz naturel s'est accompagnée d'une vive appréciation du dollar canadien, en particulier par rapport au dollar américain. Conjuguée à la flambée des prix de l'énergie, l'appréciation du dollar a rétréci les marges bénéficiaires des fabricants canadiens et compromis leur compétitivité vis-à-vis de leurs concurrents étrangers. Les livraisons canadiennes de produits finis se sont mises à reculer pour ensuite s'effondrer, et les profits du secteur manufacturier ont chuté, quand ils ne se sont pas mués en pertes.

S'il est vrai que l'appréciation du dollar canadien – lequel est passé d'environ 62,5 ¢US en janvier 2002 à plus de 1,09 \$US en novembre 2007 avant d'osciller à l'intérieur d'une fourchette de 77 à 84 ¢US depuis novembre 2008 – a entraîné un fléchissement des ventes de tous les manufacturiers, certains produits sont plus sensibles que d'autres aux fluctuations des cours du change (voir le graphique 1). De toutes les branches d'activité du secteur manufacturier canadien, c'est l'industrie de l'automobile qui a été le plus touchée : en cinq ans seulement, les ventes des fabricants de véhicules ont reculé de 11,9 milliards de dollars et celles des fabricants de pièces, de 2,2 milliards de dollars.

On peut analyser l'évolution de l'industrie automobile durant cette période aussi en fonction de son apport au produit intérieur brut (PIB) ou à l'emploi. Pour ce qui est d'abord de la fabrication de véhicules automobiles, la contribution de cette activité au PIB est passée de 13,4 milliards de dollars en 2002 à 15,1 milliards en 2005, pour ensuite décliner, jusqu'à 11,9 milliards de dollars en 2008. Quant à l'emploi, il affiche une diminution progressive qui l'a mené de 53 204 emplois en 2002 à 45 091 en 2008. Ainsi, si l'apport de cette activité au PIB en 2007 était à peu près équivalent à ce qu'il avait été en 2002, sur le plan de l'emploi, on observe une contraction de 8,8 % pendant la même période (voir le graphique 2). Manifestement, la perte de compétitivité des fabricants canadiens de véhicules automobiles induite par la soudaine appréciation du dollar canadien a forcé ceux-ci à relever leurs taux de productivité principalement par la compression des effectifs. En revanche, la récession qui a frappé les États-Unis en 2008 a fait chuter la production canadienne de véhicules automobiles, ce qui a entraîné de nouveaux licenciements, mais les réductions d'effectifs n'ont pas été aussi considérables que la contraction de la production durant la période observée. Au total, que ce soit sur le plan de son apport au PIB ou

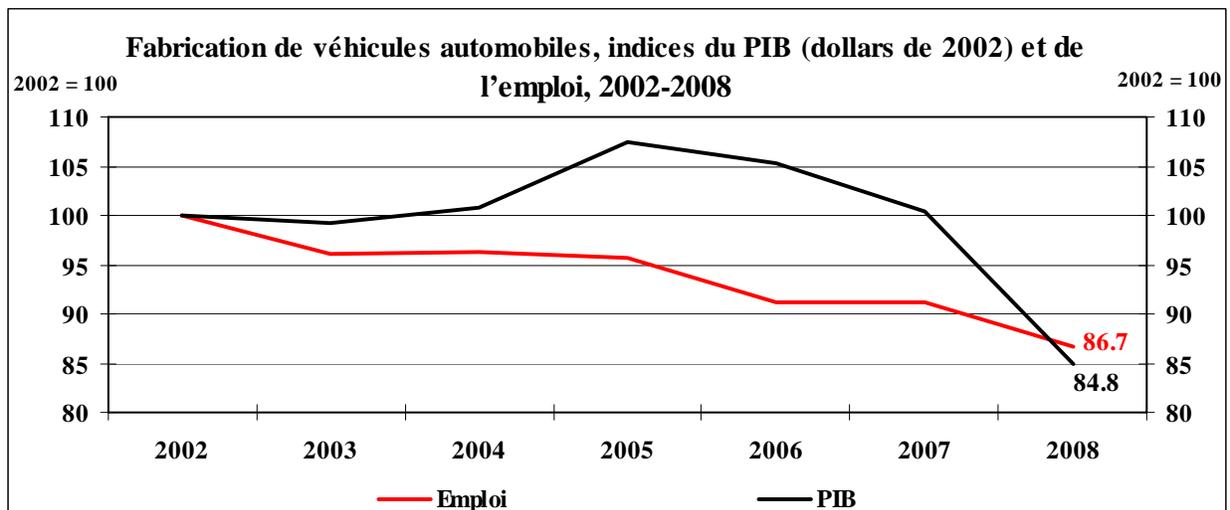
sur celui de l'emploi, la construction de véhicules au Canada a reculé d'environ 15 % entre 2002 et 2008.

**Graphique 1**



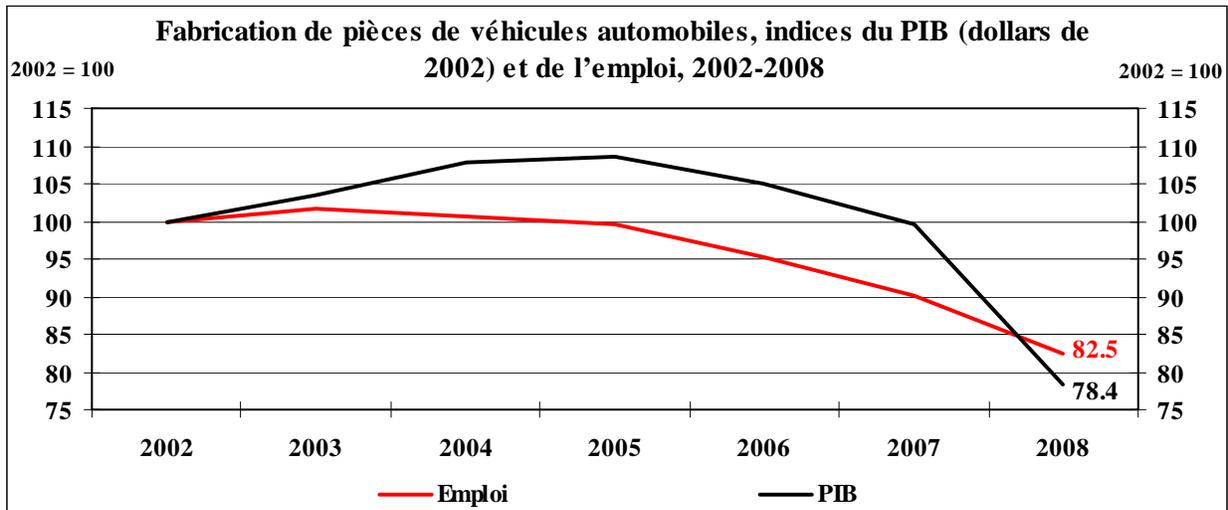
Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 304-0014.

**Graphique 2**



Source : Statistique Canada, PIB par industrie et enquête sur la population active, divers numéros.

**Graphique 3**



Source : Statistique Canada, PIB par industrie et Enquête sur la population active, divers numéros.

Enfin, la fabrication de pièces de véhicules automobiles a connu le même sort que la fabrication de véhicules automobiles durant la période observée, mais la contraction y a été encore plus prononcée (voir le graphique 3), d'environ 20 %, sur le plan de l'apport au PIB comme sur celui de l'emploi.

### **Récession mondiale et resserrement du crédit**

À l'automne 2008, l'économie américaine a amorcé un ralentissement qui n'avait relativement rien d'exceptionnel, mais qui s'est accéléré en fin d'année pour atteindre un rythme sans précédent depuis la grande dépression des années 1930; la crise a par ailleurs balayé un plus large spectre de l'économie que ne le font la plupart des récessions. Tout a commencé avec les immenses pertes imprévues au chapitre des prêts hypothécaires à risque et du papier commercial adossé à des actifs (PCAA) qui ont déclenché une crise financière à l'été 2007 et entraîné la faillite de plusieurs institutions financières mondiales importantes. Tout récemment, l'effondrement de sociétés bien en vue a amené de nombreux observateurs à soupçonner que la crise de liquidité était devenue une crise de solvabilité. La perte de confiance dans les marchés financiers s'est ensuite étendue aux marchés de l'habitation et aux marchés des produits de consommation, puis, par le jeu des échanges, elle a gagné d'autres grandes économies avancées, notamment le Canada. Le quatrième trimestre de 2008 a marqué le début d'une récession mondiale plutôt abrupte et profonde, qui devrait poursuivre sa course tout au long du premier semestre de 2009, sinon toute l'année durant.

**Tableau 5**  
**Ventes de véhicules légers au Canada, 2002-2009**  
**(en milliers de véhicules)**

Période	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	09/08
Janvier	110,3	93,5	82,7	79,2	86,2	91,2	102,8	76,9	-25,3 %
Février	102,2	103,2	92,3	102,7	97,4	97,0	111,0	80,2	-27,7 %
Mars	148,1	146,2	146,0	144,5	151,3	150,7	150,0		
Avril	165,2	150,1	156,8	163,2	155,1	169,0	175,2		
Mai	183,5	182,7	162,6	157,6	168,2	185,5	184,5		
Juin	166,0	147,3	150,4	161,4	157,3	169,2	159,5		
Juillet	138,6	146,1	132,8	154,8	141,6	142,4	149,5		
Août	148,1	142,1	132,5	142,5	153,6	158,4	147,0		
Septembre	141,5	138,7	127,2	124,2	135,8	131,8	134,1		
Octobre	134,7	121,1	119,8	115,2	118,4	120,9	122,7		
Novembre	124,3	112,4	116,7	120,2	123,5	117,3	105,2		
Décembre	140,7	110,1	114,5	117,8	126,3	119,9	94,4		
<b>Année</b>	<b>1 703,2</b>	<b>1 593,5</b>	<b>1 534,4</b>	<b>1 583,3</b>	<b>1 614,7</b>	<b>1 653,4</b>	<b>1 636,0</b>		

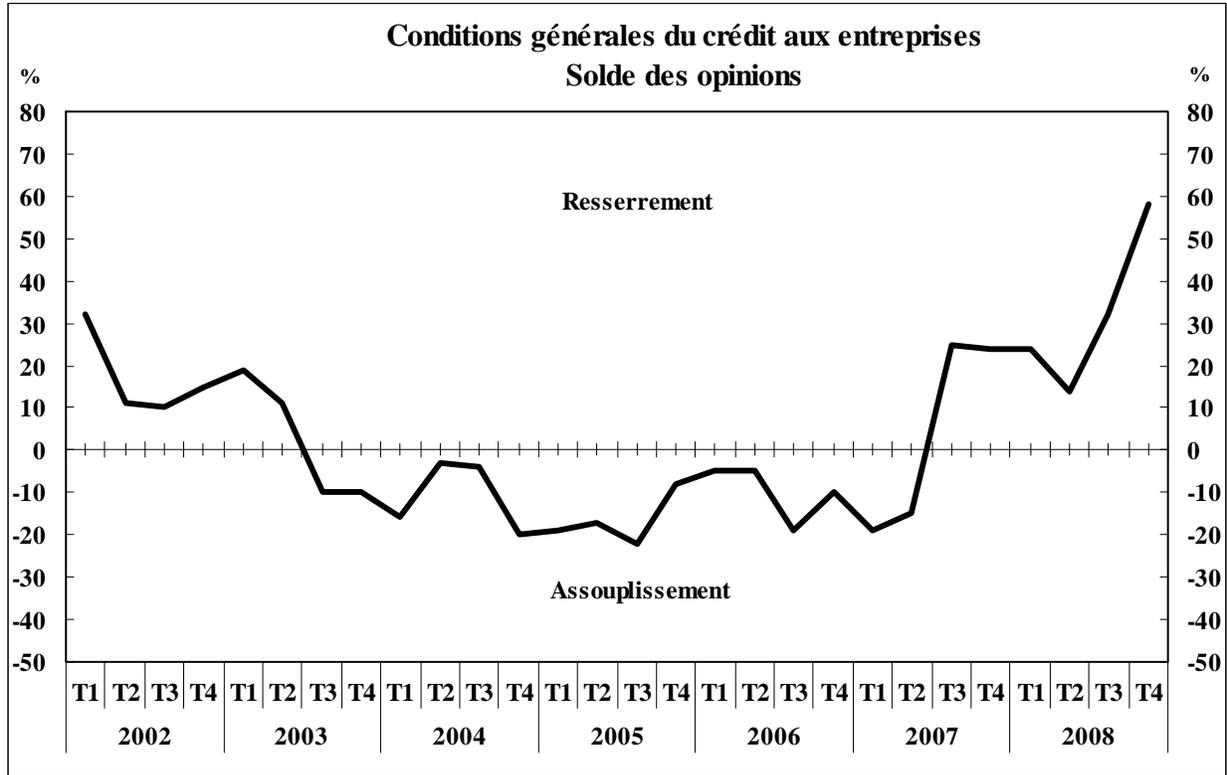
Source : DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Les exportations canadiennes de produits manufacturés vers les États-Unis et ailleurs, déjà chancelantes et en perte de vitesse (en raison de l'appréciation rapide du dollar canadien), ont chuté davantage par suite du ralentissement économique mondial. En fait, en décembre 2008, le Canada a enregistré son premier déficit sur marchandises depuis mars 1976. La contraction de la demande ne s'est toutefois pas arrêtée à la frontière canadienne. La réduction du revenu réel liée au recul abrupt et soudain du cours des produits de base, la diminution de la valeur nette des ménages de même que la perte de confiance des consommateurs et des investisseurs ont contribué à faire baisser la demande intérieure. Pour reprendre l'exemple de l'industrie de l'automobile, les ventes de véhicules légers au Canada, dont la croissance était plutôt stagnante depuis 2003, ont commencé à péricliter en novembre 2008 (voir le tableau 5). Les ventes de janvier et de février 2009 ont baissé respectivement de 25,3 % et de 27,7 %, par rapport aux mêmes mois en 2008, et les ventes de véhicules des Trois Grands ont chuté de 36,7 % ces deux mois-là par rapport à la période correspondante de 2008. Conjuguée à la diminution de la demande à l'égard de tous les autres biens et services, cette baisse a eu des répercussions négatives sur la production globale du pays : le PIB du Canada a régressé à un taux annualisé saisissant de 3,4 % au cours du quatrième trimestre de 2008. Selon de nombreux prévisionnistes, une longue et lente reprise économique devrait s'amorcer au Canada à la fin de 2009 ou en 2010, mais les prévisions de reprise économique reposent toutes sur la stabilisation du système financier mondial.

Dans toute récession, l'offre et la demande de crédit se contractent. Selon la toute dernière enquête auprès des responsables du crédit réalisée par la Banque du Canada, le solde des opinions sur les conditions de crédit – pourcentage de personnes ayant signalé un resserrement des conditions de crédit moins le pourcentage de personnes ayant signalé un assouplissement – a atteint un sommet au quatrième trimestre de 2008 (voir le graphique 4). La plupart des

entreprises ont indiqué que le resserrement s'est traduit par une augmentation des coûts d'emprunt. Il semble donc qu'au Canada comme ailleurs, l'offre de crédit se soit resserrée plus que la demande sous l'effet de la récession.

**Graphique 4**



Source : Banque du Canada, Enquête auprès des responsables du crédit, hiver 2009.

Des conditions de crédit trop strictes peuvent compromettre le bien-être économique du pays. En effet, privés de possibilités de financement, les consommateurs sont moins enclins à acheter des maisons, des automobiles et bien d'autres gros articles. Privées de crédit, les entreprises ont plus de mal à financer stocks, exportations ou investissements dans les machines et le matériel ou, comme dans le cas épineux des Trois Grands, à financer une indispensable restructuration de leurs activités. De toute évidence, l'accès à des capitaux ou du crédit facilite grandement le commerce. Il permet de lubrifier les rouages de l'économie, car faute de financement adéquat, le moteur économique risque de se gripper. Or, cela semble correspondre exactement à la situation actuelle du secteur de la construction automobile en Amérique du Nord.

### **Vers la relance économique : stabilisation monétaire et financière**

Il faut reconnaître d'emblée que la crise financière s'étend à toute la planète et qu'elle a pris naissance à l'extérieur du Canada. La plupart des solutions n'émergeront donc probablement pas au Canada, mais dans d'autres pays, voire à l'échelle internationale. En outre, le système bancaire canadien n'est pas confronté aux mêmes défis que ceux qui se posent aux États-Unis, en Europe ou au Japon, car les banques canadiennes n'ont pas pris part activement au marché des

prêts hypothécaires à risque (comme les banques d'autres pays) et elles ont donc été modérément exposées à l'effondrement du marché du PCAA. De nombreuses grandes banques américaines et européennes subissent d'immenses pressions pour rééquilibrer leur ratio actifs/fonds propres; dans le cas de certaines, il a même fallu que l'État y injecte de vastes quantités de capital ou les nationalise pour qu'elles puissent redresser complètement leur bilan. Pour leur part, les banques canadiennes sont mieux capitalisées et moins paralysées que leurs homologues étrangères, mais elles aussi ont dû se procurer des capitaux privés pour étendre leurs opérations. L'an dernier, elles ont mobilisé plus de 15 milliards de dollars de fonds propres de première catégorie sur les marchés de capitaux privés. Il reste que, si système financier canadien est relativement robuste – en octobre 2008, le Forum économique mondial a déclaré que le Canada disposait du système financier le plus fiable au monde –, ce qui se traduit par des conditions de crédit meilleures que n'importe où ailleurs depuis le début de la récession mondiale, celle-ci a néanmoins forcé les autorités à prendre des mesures sans précédent sur les plans monétaire et budgétaire.

### **Interventions de politique monétaire et court terme**

Aux termes de sa loi habilitante, la Banque du Canada est chargée de mener la politique monétaire en fonction de divers objectifs, dont les plus pertinents dans la conjoncture actuelle sont 1) la stabilité des prix; 2) la régulation du crédit. En ce qui concerne le premier objectif, le gouvernement du Canada et la Banque du Canada ont officiellement convenu d'une fourchette cible pour le taux d'inflation annuel de 2 %, dont les limites ont été fixées à 1 % et 3 %. Pour le second objectif, la Banque du Canada joue son rôle de « prêteur de dernier recours » en fournissant régulièrement des liquidités pour faciliter le règlement des paiements et répondre aux situations d'urgence ou exceptionnelles de différentes façons. Dans la situation actuelle, les responsabilités de la Banque du Canada en matière de cible d'inflation et en tant que prêteur en dernier ressort sont complémentaires. Comme l'inflation recule durant une récession ou dans la foulée d'une crise financière, aucun conflit ou compromis n'entrave les efforts faits pour atteindre les deux objectifs. Une expansion monétaire se justifie sur ces deux plans.

Pour ce qui est des taux d'intérêt, la Banque du Canada a abaissé de 375 points de base son taux directeur, le taux de financement à un jour, lequel est passé de 4,25 % en décembre 2007 à 0,50 % en mars 2009. Comme les taux d'intérêt ne peuvent être inférieurs à zéro, la Banque du Canada n'a plus beaucoup de latitude. De plus, il faut signaler que les réductions du taux de financement à un jour de la Banque du Canada ont été en grande partie répercutées sur les facilités de crédit à court terme. Par exemple, le taux préférentiel des banques à charte canadiennes a diminué de 350 points de base au cours de la même période et il est actuellement supérieur de 200 points de base au taux de financement à un jour, ce qui est légèrement plus que l'écart moyen entre les deux taux d'intérêt enregistré entre janvier 2000 et mars 2009, soit 174 points de base. Les banques à charte ont quelque peu tardé à réagir et n'ont pas répercuté les baisses du taux de financement à un jour aux facilités de crédit à long terme. La raison est évidente. Le taux de financement à un jour de la Banque du Canada influe beaucoup moins sur les taux longs perçus par les institutions financières, que les cours sur le marché obligataire et les coûts des emprunts à long terme effectués par la voie de certificats de placement garanti. Le coût de ces fonds, issus de titres à long terme, est considérablement plus élevé que le taux de financement à un jour, et l'écart grandissant entre les taux d'intérêt à court et à long terme reflète

le plus grand risque perçu, attribuable au fait qu'en période de récession on s'attend habituellement à une augmentation des défauts de remboursement et des faillites.

Par ailleurs, la Banque du Canada a injecté davantage de liquidités dans le système financier sans pour autant élargir la base monétaire au moyen de prises en pension à plus d'un jour. Ces prises en pension, qui visent un vaste éventail de titres et dont les échéances peuvent aller jusqu'à trois mois, permettent de fournir des liquidités aux grandes institutions financières. La Banque du Canada est en train d'introduire deux nouvelles facilités de prêt visant à fournir des liquidités à un plus grand nombre de participants en contrepartie d'un plus large éventail de titres admissibles. Qui plus est, l'une de ces nouvelles facilités devrait appuyer indirectement la croissance du crédit au Canada, en améliorant les liquidités sur le marché secondaire et en augmentant la demande de titres de sociétés.

Bien que les opérations que mène la Banque du Canada pour injecter des liquidités soient axées sur des moyens de financement à court terme, le gouvernement du Canada a introduit un certain nombre de mesures visant à soutenir le financement à moyen et à long terme des entreprises et des consommateurs, mesures qui font l'objet de la prochaine partie.

### **Instruments de politique budgétaire et moyen terme**

Le Fonds monétaire international a proposé aux pays qui sont en mesure de le faire d'injecter 2 % de leur PIB en guise de stimulant budgétaire pour réduire les effets de la récession mondiale. Le gouvernement du Canada a accepté cette proposition et a présenté son plan budgétaire en février 2009. Ce plan comprend des dépenses de programme de 206,8 milliards de dollars pour 2008-2009, qui passeront à 229,1 milliards en 2009-2010 et à 236,5 milliards en 2010-2011. Les dépenses de programme prévues devraient donc augmenter de 14,4 % au cours des deux prochaines années. Les revenus budgétaires annuels devant continuer leur recul et ne se redresser qu'en 2010-2011, pour s'établir à 239,9 milliards de dollars, le gouvernement du Canada prévoit un déficit de 33,7 milliards en 2009-2010 et de 29,8 milliards en 2010-2011. On prévoit que le déficit cumulatif des quatre prochains exercices atteindra 83,8 milliards de dollars. Par conséquent, le rapport dette-PIB du gouvernement fédéral devrait passer de 28,6 % à 32,1 % entre 2008-2009 et 2010-2011, après quoi le gouvernement prévoit qu'il amorcera à nouveau une descente.

Le gouvernement du Canada prévoit aussi que son plan budgétaire fournira un stimulant économique de 29,3 milliards de dollars en 2009-2010 et de 22,3 milliards en 2010-2011. Ces estimations correspondent respectivement à 1,9 % et à 1,4 % du PIB.

Fait particulièrement intéressant pour le milieu des affaires, le budget fédéral prévoit une contribution visant à stopper le resserrement du crédit imposé aux entreprises et aux consommateurs canadiens. Selon son plan budgétaire, le gouvernement du Canada compte accorder jusqu'à 200 milliards de dollars par l'entremise du Cadre de financement exceptionnel afin de faciliter l'accès au financement pour les entreprises et les ménages canadiens. À cet égard, deux programmes sont particulièrement dignes de mention : le Programme d'achat de prêts hypothécaires assurés et la Facilité canadienne de crédit garanti.

Le gouvernement élargira le Programme d'achat de prêts hypothécaires assurés en autorisant l'achat d'hypothèques assurées supplémentaires d'au plus 50 milliards de dollars au cours du premier semestre de 2009-2010. Ce montant s'ajoute aux 75 milliards de dollars prévus pour 2008-2009. Grâce à l'expansion et à l'amélioration de ce programme, les prêteurs auront la certitude d'un financement stable à long terme et pourront donc continuer d'accorder des prêts aux consommateurs et aux entreprises.

Le gouvernement du Canada créera aussi la Facilité canadienne de crédit garanti (FCCG), à laquelle il consacrerait jusqu'à 12 milliards de dollars; la FCCG permettra l'achat de titres à terme adossés à des actifs garantis par des prêts et des baux portant sur des véhicules et du matériel. Comme ses tarifs seront établis selon les conditions du marché, on s'attend à ce que la FCCG procure un rendement positif pour le gouvernement du Canada.

## **Vers un renouveau industriel : plans de restructuration des Trois Grands**

### **La surcapacité structurelle et les problèmes des Trois Grands**

Avec des prévisions de la demande annuelle de l'ordre de 10 à 11 millions de véhicules et une capacité de production tournant autour de 16 millions de véhicules, l'industrie de l'automobile nord-américaine présente un excédent de capacité d'environ 5 à 6 millions de véhicules par année. Or, les usines de montage ne pourront pas continuer longtemps à tourner aux deux tiers de leur capacité en moyenne. Pour survivre, les constructeurs (en particulier ceux dont les produits font face à une baisse de la demande comme les Trois Grands) devront donc fermer des usines et réorganiser leurs activités.

L'immense perte de part de marché combinée des Trois Grands au profit des nouveaux fabricants annonce à tout le moins l'ébranlement du modèle d'affaires des Trois Grands. Quel est le problème au juste? Ni les consommateurs ni les spécialistes du secteur n'ont mentionné la tarification des produits des Trois Grands par rapport à celle des nouveaux fabricants, ni ne s'en sont plaints. Ce n'est donc pas là l'origine du problème. En outre, comme les installations de production des Trois Grands se classent bien au niveau de la productivité de la main-d'œuvre ou affichent même d'excellents résultats à ce chapitre, on ne peut conclure que l'organisation des usines et des installations de production est au cœur du problème. Les observateurs et les experts ont relevé un certain nombre de problèmes auxquels sont confrontés les Trois Grands :

1. un modèle d'affaires inférieur;
2. des produits non adaptés aux besoins du marché;
3. une structure de coûts plus élevée que celle des nouveaux fabricants;
4. des coûts considérables reliés aux régimes de pension;
5. un endettement excessif.

Il est difficile de quantifier ces problèmes. Ce qu'on sait, c'est qu'en 2008 les travailleurs du segment du montage touchaient, de l'heure, un salaire de 24 \$ à l'embauche, puis qui plafonnait à environ 34 \$. Les échelles de salaires des Trois Grands et des nouveaux fabricants sont similaires. Par contre, les premiers ont des coûts supérieurs aux seconds au chapitre des

pensions, ce qui leur cause des difficultés. D'un autre côté, nous avons entendu des opinions contradictoires sur la question des avantages non salariaux des travailleurs actifs, opinions suivant lesquelles l'écart soit serait nul, soit pourrait aller jusqu'à 20 \$ l'heure et avantager les nouveaux fabricants par rapport aux Trois Grands.

Même si les Trois Grands sont bien engagés dans la restructuration de leurs entreprises, seulement deux d'entre eux ont demandé une aide financière au gouvernement pour concrétiser leurs plans, dont voici une brève description.

### **Plans de restructuration de General Motors**

General Motors du Canada Ltée a présenté un plan de restructuration aux gouvernements fédéral et ontarien qui :

- maintient la part de production nord-américaine de GM Canada dans une fourchette qui devrait s'établir entre 17 et 20 % entre 2009 et 2014;
- prévoit le lancement de cinq nouveaux modèles à Oshawa et à Ingersoll, dont un nouvel hybride, un nouveau programme de boîte de vitesses flexible à St. Catharines et un important programme de R-D dans le domaine de l'environnement pour la prochaine génération de voitures électriques, en collaboration avec des universités et des fournisseurs canadiens;
- n'envisage aucune nouvelle fermeture d'usines GM au Canada pour l'instant, pour s'en tenir aux mesures de restructuration déjà annoncées;
- permet à GM de demeurer le premier constructeur automobile au Canada et offre une gamme de modèles hybrides 2009 plus étendue que tout autre constructeur;
- partage les sacrifices, notamment en procédant à une baisse de la rémunération du personnel cadre de 10 % parallèlement à une diminution des taux horaires et des avantages sociaux des salariés;
- sécurise les prestations des retraités de GM et cherche à établir une structure analogue au VEBA pour les soins de santé.

Aux États-Unis, General Motors s'est adressée au gouvernement pour que celui-ci lui octroie une aide sous forme de prêts de 22,5 milliards de dollars américains, dont 13,4 ont déjà été avancés; si, en 2009, les ventes de véhicules devaient se dégrader plus que prévu dans leur ensemble, GM solliciterait 7,5 milliards de plus, ce qui totaliserait 30 milliards. Au Canada, GM a demandé aux gouvernements (fédéral et provincial) une aide qui représente 20 % des prêts accordés par le gouvernement américain, soit entre cinq et sept milliards de dollars.

### **Plans de restructuration de Chrysler**

Depuis que Cerberus Capital Management détient une participation majoritaire dans Chrysler, diverses mesures de restructuration ont été prises, notamment :

- une réduction des coûts fixes de 3,1 milliards de dollars;
- le retrait de 32 000 salariés de l'effectif;

- la réduction de la capacité de fabrication de 1,2 million de véhicules par la suppression de 12 postes de travail et par la fermeture de deux usines;
- la vente d'actifs improductifs d'une valeur de 700 millions de dollars;
- la fermeture des centres de distribution à Vancouver, à Winnipeg et à Moncton;
- l'obtention de concessions de tous les actionnaires clés de Chrysler.

Chrysler LLC vient de signer une entente non contraignante en vue de la conclusion d'une alliance stratégique avec l'Italien Fiat S.p.C. qui lui permettrait de réaliser de fortes économies de coûts et améliorerait sa capacité de distribution sur d'importants marchés en pleine croissance. Le projet d'alliance Chrysler-Fiat pourrait en outre aider Chrysler au niveau des économies de carburant en lui donnant accès aux plateformes et aux groupes motopropulseurs de Fiat, plus petits et moins énergivores.

Chrysler Canada compte continuer d'investir dans les usines de montage de Windsor et de Brampton :

- investissements à Windsor : programme de la minifourgonnette 2008 = 969 millions de dollars  
 atelier de peinture 2008 = 236 millions de dollars  
 fabrication en 2009 de véhicules pour le marché international = 153 millions de dollars
- investissements à Brampton : programme Dodge *Challenger* 2008 = 332 millions de dollars  
 produits 2011 = 1,1 milliard de dollars

Le Plan de retour à la viabilité de Chrysler LLC comprend aussi des investissements de 3 milliards de dollars au titre du programme de fabrication de véhicules à haut rendement énergétique, le lancement de 24 nouveaux produits et la fabrication de cinq véhicules électriques qui seront prêts pour la phase de production en 2010. Ce plan comprend également des concessions de la part des marchands, des fournisseurs, des syndicats, des créanciers de deuxième rang et des actionnaires.

Chrysler a sollicité auprès du gouvernement américain des prêts à hauteur de 7 milliards de dollars américains (environ 9 milliards en dollars canadiens), dont 4 milliards ont déjà été avancés. Chrysler Canada a demandé aux gouvernements canadiens (fédéral et provincial) de lui accorder des prêts de 2,3 milliards de dollars et de régler rapidement le désaccord qui l'oppose à l'Agence du revenu du Canada (ARC) concernant l'établissement des prix de cession internes. En 2007, l'ARC a émis pour 1996 à 1999 des avis de cotisation dans lesquels elle affirme que Chrysler Canada aurait dû enregistrer des bénéfices supérieurs à ceux qu'elle a déclarés au Canada et déclarer en conséquence des bénéfices inférieurs aux États-Unis. Quand Daimler a vendu sa participation majoritaire dans Chrysler, elle a accepté d'indemniser Chrysler entre autres pour cette cotisation visant les prix de cession. Chrysler Canada a alors dû fournir de l'argent et des actifs représentant la moitié des sommes réclamées jusqu'à ce que le différend soit réglé. Cette obligation de payer ou garantir cette dette fiscale a gravement nui à Chrysler à un moment difficile.

Enfin, le Comité sait qu'Industrie Canada a réclamé à Chrysler Canada un complément d'information au sujet des retombées de son plan de restructuration pour le Canada. Ainsi, la

demande de General Motors du Canada est actuellement plus avancée que celle de Chrysler Canada.

## **L'aide du gouvernement : mesures visant exclusivement le secteur**

### **Une stratégie automobile et le long terme**

Le secteur automobile est un puissant moteur de l'économie canadienne, ce qu'a fait valoir le gouvernement dans son budget de 2009. Or, il est actuellement aux prises avec des défis considérables, en raison de la récession économique aux États-Unis, de l'évolution des préférences des consommateurs et de l'intensification de la concurrence mondiale. Le gouvernement canadien a donc décidé d'intervenir. Pour commencer, il a chargé le ministre de l'Industrie d'élaborer une stratégie de manière à positionner le secteur automobile canadien sur la voie d'un succès durable à long terme. Les principes de cette stratégie ont été énoncés dans le Budget :

- **Voir au-delà des problèmes immédiats pour mettre en place les conditions d'une prospérité à long terme.** Il faut aider les entreprises à faire des investissements stratégiques dans des domaines où le Canada jouira d'un avantage concurrentiel dans les années à venir – sans qu'il s'agisse nécessairement de ses points forts traditionnels.
- **Protéger les contribuables.** Il s'agit notamment de prévoir des garanties adéquates pour les prêts consentis par le gouvernement.
- **Veiller à ce que l'aide soit fondée sur de solides analyses de rentabilité.** Afin que l'aide soit axée sur les marchés, il faudrait aussi faire appel, le cas échéant, à des prêteurs du secteur privé, pour que le secteur de l'automobile soit en mesure d'assurer sa viabilité et son indépendance.
- **Offrir une aide à l'ensemble des entreprises du secteur de l'automobile.** Cela inclut les assembleurs de véhicules, les fabricants de pièces et les fournisseurs installés au Canada ainsi que des entreprises qui ne sont pas encore présentes au pays, mais qui envisagent d'y investir.
- **Reconnaître que le Canada fait partie d'un marché profondément intégré et de plus en plus mondialisé.** Le rôle du Canada à titre de nation productrice d'automobiles doit être envisagé dans ce contexte et mis à profit de manière à procurer le plus d'avantages possible pour les Canadiens.
- **Assurer la participation de toutes les parties prenantes.** Le gouvernement ne peut pas, et ne doit pas, être seul à aider le secteur de l'automobile à se restructurer. La province de l'Ontario a indiqué qu'elle fournirait une aide au secteur. Toutes les parties prenantes doivent jouer un rôle clé afin de trouver des solutions.

### **Aide financière aux assembleurs de véhicules**

Le 20 décembre 2008, les gouvernements du Canada et de l'Ontario ont promis à General Motors du Canada et à Chrysler Canada de leur octroyer, dans le cadre de cette stratégie, des prêts remboursables à court terme qui seraient gérés par Exportation et développement Canada et dont la valeur pourrait atteindre 4 milliards de dollars. La contribution du gouvernement fédéral

devait se chiffrer à 2,7 milliards de dollars. Cependant, ces deux entreprises n'ont pas accepté ces offres. Elles ont décidé plutôt de préparer indépendamment des plans de restructuration de leurs activités, qui comprenaient une aide financière des deux ordres de gouvernement. Il semblerait que l'aide financière sollicitée, sous forme de prêts, se situe entre 7,3 et 9,3 milliards de dollars.

Ces deux demandes d'aide auprès du gouvernement canadien sont liées dans une certaine mesure à celles que les sociétés mères ont présentées au gouvernement américain, à ceci près que ces dernières sont de quatre à cinq fois plus importantes que les premières. Si le gouvernement américain refuse d'accorder toute autre aide financière, ce qui est très peu probable, il est clair que toute aide financière qu'offriront les gouvernements canadiens présentera des risques considérables. En revanche, si l'administration américaine accepte d'accorder une rallonge (soit la totalité des montants demandés, soit moins), ce qui est le plus probable, les gouvernements canadiens devront tenir compte de divers facteurs comprenant, outre l'éventualité d'un retour à une industrie saine et viable et d'autres retombées avantageuses à la suite de la mise en œuvre des plans de restructuration des entreprises concernées, la possibilité de risques de faillite, l'étendue des fermetures d'usines et des cessations d'activités, le nombre d'emplois perdus, la contraction des entreprises de fabrication des pièces automobiles avec les pertes d'emplois que cela suppose, le risque de défaut de remboursement total ou partiel des sommes avancées, ainsi que les effets redistributifs comme le rachat de certains actifs canadiens par d'autres parties, les augmentations de production des autres fabricants de véhicules et de pièces d'automobiles compensant en partie les pertes de production, et le rappel d'une partie des travailleurs mis à pied.

Les propositions de General Motors et de Chrysler misent sur un redressement des ventes de véhicules aux États-Unis dès la fin 2009. Elles comptent également sur le succès des nouveaux produits. Cependant, aucun prêt de l'État ne peut garantir que ces entreprises réussiront leur transition. En fait, il est tout à fait concevable que de tels prêts ne fassent que différer les scénarios décrits plus haut.

Par ailleurs, l'octroi de ces prêts par le gouvernement américain s'accompagnera probablement de conditions liées à l'utilisation des fonds, pour éviter toute fuite économique hors du pays. Ces prêts (assortis de conditions presque protectionnistes) peuvent avoir des effets économiques analogues à ceux d'un tarif douanier : ils peuvent scinder un marché continental intégré en deux marchés nationaux, auquel cas le Canada serait perdant. C'est pour cette raison que les gouvernements canadiens pourraient souhaiter octroyer des prêts à General Motors du Canada et à Chrysler Canada dans les proportions qu'occupe la production de ces entreprises dans l'ensemble de la production nord-américaine et à des conditions analogues à celles dont s'accompagneront les prêts accordés par l'administration américaine. On maintiendrait ainsi l'équilibre compétitif.

Le Comité remarque que les témoins entendus lors des audiences prônaient généralement l'octroi, à General Motors du Canada et à Chrysler Canada, de prêts des gouvernements canadiens, surtout que l'administration américaine en a déjà consenti et s'est engagée à faire plus. Même les concurrents des deux entreprises canadiennes – Ford, Honda et Toyota – ne se sont pas opposés à cette aide financière, à condition que les prêts servent strictement à financer leur restructuration et non à leur procurer un avantage concurrentiel ou à financer du crédit-bail

automobile ou des prêts au bénéfice de leurs clients. Cependant, le Comité manquerait à son devoir s'il ne reconnaissait pas que les témoins qu'il a entendus ne représentaient pas l'ensemble de la population. Étant donné qu'ils provenaient exclusivement du secteur automobile canadien, ils constituaient un échantillon biaisé de la population.

En définitive, les gouvernements canadiens se trouvent devant un dilemme. Cependant, le Comité ne peut pour le moment offrir de conseils éclairés au gouvernement du Canada sur l'octroi à GM Canada ou à Chrysler Canada de l'aide financière demandée ou d'un montant moindre, car il n'a pas accès aux éléments confidentiels des deux propositions et ne peut donc effectuer lui-même l'examen de la diligence raisonnable.

### **Fabricants de pièces automobiles et crédit à la consommation**

Le gouvernement du Canada offre aussi une aide ciblée aux fabricants de pièces en améliorant leur accès au crédit grâce à l'assurance comptes clients offerte par Exportation et développement Canada (EDC). Dans l'ensemble ils appuient ce projet, mais les fabricants concernés en demandent plus. L'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada demande un million de dollars de prêts remboursables aux gouvernements canadiens. Elle signale à titre d'exemple que Trésor américain a récemment annoncé un train de mesures d'aide de 5 milliards de dollars américains à l'intention des fournisseurs américains de pièces d'automobiles.

Les fabricants d'outils, de matrices et de moules affirment que les modalités de paiement prévues aux termes du Processus d'homologation des pièces de production (PHPP) des Trois Grands sont injustes. Les fabricants d'automobiles ou les équipementiers, généralement les plus gros clients des fabricants d'outils, placent un programme de production auprès de leur fournisseur de première catégorie, lequel commande les outils nécessaires au fabricant de son choix. L'outil est construit et les pièces produites à partir de cet outil sont homologuées par l'équipementier. Le fournisseur de première catégorie reçoit de l'équipementier les sommes nécessaires au paiement de l'outil ou du moule requis. Le paiement prend normalement de 18 à 48 mois, suivant le Processus d'homologation ou les retards. La Canadian Association of Mold Makers (CAMM) et l'Association canadienne de l'outillage et de l'usinage proposent de mettre un terme au système de paiement actuel en vertu du PHPP et avancent une solution de rechange dans laquelle 90 % du prix de l'outillage serait acquitté sur livraison à l'équipementier et 10 % seraient retenus jusqu'à la date du paiement final.

Le gouvernement du Canada créera en outre la Facilité canadienne de crédit garanti (FCCG), dotée de 12 milliards de dollars, afin d'améliorer l'accès au crédit des consommateurs qui désirent acheter ou louer un nouveau véhicule. Les représentants du secteur ont, dans l'ensemble, félicité le gouvernement d'avoir créé la FCCG et d'avoir permis aux fabricants de pièces automobiles d'avoir accès au crédit d'EDC par la voie de l'assurance comptes clients. Certains témoins étaient satisfaits de la FCCG envisagée, mais ont insisté sur la nécessité de veiller à ce que cette facilité de crédit ne soit rendue ni trop complexe ni trop bureaucratique, de sorte que les fonds puissent être dégagés dès que possible et avant la saison des achats de voitures et de camions. D'autres témoins se sont empressés de faire remarquer que le crédit-bail automobile représentait une activité qui a rapporté tout dernièrement dans les 60 milliards de dollars. Certains ont recommandé une augmentation de la facilité de crédit.

## **Programme d'encouragement à la mise à la ferraille des véhicules automobiles**

En janvier 2009, le gouvernement du Canada a dévoilé un programme de mise à la ferraille de véhicules administré par la Fondation Air pur aux termes duquel un crédit maximum de 300 \$ est accordé à quiconque met à la ferraille sa voiture ou son camion vieux d'au moins 8 ans. Cette mesure a un objectif environnemental, mais plusieurs témoins ont mis en doute son efficacité à stimuler les ventes de nouveaux véhicules. D'après un témoin, une voiture de 10 ans a une valeur de revente d'environ 3 500 \$, si bien que les 300 \$ octroyés sont insuffisants comme mesure incitative de mise à la ferraille des vieux véhicules. En Allemagne, en revanche, le gouvernement offre un maximum de 2 500 euros, soit environ 4 000 \$, pour mettre à la ferraille un véhicule ou un camion ayant au moins 9 ans d'âge. Cette mesure semblerait expliquer, au moins en partie, la hausse de 22 % des ventes de véhicules qu'a enregistrée ce pays en février; on prévoit que ces ventes devraient encore augmenter de 200 000 unités, soit de 10 %, en 2009. Les témoins ont présenté un certain nombre de propositions similaires au programme allemand. Certains ont proposé de porter à 4 000 \$ la prime d'encouragement à la mise à la ferraille. D'autres ont recommandé un montant qui serait relativement bas pour les véhicules vieux de 8 ans et qui augmenterait pour atteindre un maximum de 4 000 \$ pour ceux d'au moins 10 ans. D'autres encore ont conseillé la mise sur pied, par le gouvernement fédéral, d'un programme d'encouragement à la mise à la ferraille doté de 300 millions de dollars sur un an, qui viserait à retirer de la circulation 100 000 véhicules vieux d'au moins 10 ans.

Certains des témoins qu'a entendus le Comité ont défendu ce type de mesure et affirmé qu'elle serait bénéfique pour l'économie, pour l'environnement et pour la sécurité publique. Les experts estiment qu'une voiture vieille de 10 ans pollue de 12 à 18 fois plus qu'une voiture neuve et une voiture vieille de 20 ans, 37 fois plus. Apparemment, 30 % environ des voitures qui circulent sur les routes canadiennes, soit approximativement 6 millions de voitures sur 20 millions, auraient au moins 10 ans.

Une telle mesure donnerait à n'en pas douter un coup de fouet, bien nécessaire, aux ventes au détail de véhicules neufs, mais rien n'indique qu'elle aiderait le secteur des assembleurs de véhicules automobiles canadien. Ce dernier exporte environ 90 %, en valeur, de sa production vers les États-Unis, si bien que la prime de mise à la ferraille n'aurait pas vraiment d'effet significatif sur les ventes de gros de véhicules fabriqués au Canada. En fait, la majorité des voitures et des camions légers vendus au Canada sont fabriqués ailleurs et, isolément, un programme canadien de mise à la ferraille finirait par profiter beaucoup aux fabricants étrangers. Si l'on veut qu'un programme canadien de mise à la ferraille profite effectivement aux fabricants canadiens, il doit s'inscrire dans un programme coordonné à l'échelle de l'Amérique du Nord. Ce type de programme pourrait également décourager certains consommateurs d'acheter, comme ils le prévoyaient, d'autres biens et services pour acquérir un véhicule, ce dernier constituant une grosse dépense qui absorbe une part importante du budget d'un ménage. Par conséquent, la stimulation des ventes au détail des véhicules automobiles attribuables à un programme d'encouragement à la mise à la ferraille pourrait se faire au détriment des ventes d'autres biens de consommation et services.

Tous ne sont pas d'accord pour dire qu'un programme d'encouragement à la mise à la ferraille est le meilleur moyen de relever les défis environnementaux auxquels le Canada est confronté, ni

qu'il améliorerait la sécurité routière. L'Association des industries de l'automobile du Canada (AIA) a affirmé qu'il était erroné de croire qu'un programme de mise à la ferraille réglerait les problèmes liés à l'environnement et à la sécurité. Ses membres ont appuyé l'idée du gouvernement d'offrir des incitatifs aux Canadiens pour qu'ils achètent de nouveaux véhicules, mais ils s'opposent au retrait de la circulation des voitures plus vieilles pour diverses raisons économiques :

- Les pièces de remplacement achetées pour réparer les voitures plus vieilles sont souvent des pièces recyclées ou remises à neuf, offertes à un prix concurrentiel et bonnes pour l'environnement du fait qu'elles contribuent à une réduction des déchets et à des économies de coûts de l'énergie;
- Des stocks bien garnis de pièces recyclées et remises à neuf font baisser le prix des réparations pour les consommateurs et leur permettent de garder leurs véhicules plus longtemps. En cette période de ralentissement économique, les automobilistes ne veulent pas s'endetter davantage et payer les coûts d'assurance supplémentaires que suppose l'achat d'un nouveau véhicule;
- L'encouragement à la mise à la ferraille nuirait à des milliers d'ateliers de réparation indépendants et à leurs clients partout au pays qui dépendent du marché des voitures usagées. L'industrie des pièces de rechange remises à neuf fournit des milliers d'emplois aux Canadiens et génère des millions de dollars de recettes fiscales municipales, provinciales et fédérales;
- Le programme fera baisser le nombre de véhicules usagés accessibles aux gagne-petit et fera grimper le coût des autres véhicules;
- L'hypothèse selon laquelle il faut mettre à la ferraille les camions et les VUS existants pour économiser l'énergie manque de vision. L'argument qui repose sur la réduction de « l'empreinte carbone » ne tient pas compte des ressources naturelles et énergétiques qui ont servi à la fabrication du véhicule existant ou qui seront utilisées pour la mise à la ferraille et pour la fabrication d'un véhicule de remplacement.

De toute évidence, si le programme d'incitation à la mise à la ferraille est efficace et populaire, il sera onéreux pour le trésor public et pourrait supplanter la fourniture d'autres biens et services publics. Enfin, le marché des véhicules d'occasion s'adressant de façon disproportionnée aux faibles revenus, cette mesure pourrait également nuire à ces derniers ou aux plus démunis.

### **Exonération temporaire de la TPS**

Certains témoins ont prôné l'exonération temporaire de la TPS sur l'achat d'un nouveau véhicule. Plus précisément, Toyota Motors Manufacturing Company a proposé que le gouvernement fédéral suspende pendant quatre mois sa taxe sur les produits et services (TPS) et sa portion de la taxe de vente harmonisée (TVH) dans les trois provinces où il les perçoit sur l'achat de véhicules automobiles neufs. Le coût de cette mesure pour le Trésor fédéral n'a pas été indiqué.

Une telle disposition stimulerait la demande de voitures et de camions légers. Elle présente cependant quatre inconvénients. Elle inciterait probablement certains consommateurs à acheter un véhicule au lieu des autres biens et services qu'ils comptaient acquérir, ce qui est à l'avantage

des ventes au détail d'automobiles, mais, une fois encore, au détriment des autres biens et services. En outre, toute augmentation de la demande résultant d'une exonération temporaire de la TPS serait sans doute de courte durée et se ferait aux dépens des ventes futures. Comme dans le cas d'un programme de mise à la ferraille, étant donné que la majorité des voitures et des camions légers vendus au Canada sont fabriqués ailleurs, une exonération temporaire de la TPS ferait augmenter les ventes des fabricants d'automobiles étrangers. De plus, il faudrait évaluer le manque à gagner sur le plan des revenus du fédéral qui permettent de financer des biens et services publics.

### **Accord de libre-échange Canada-Corée**

Certains témoins ont profité de l'occasion pour donner leur avis sur l'accord de libre-échange Canada-Corée qui est en cours de négociation. Pour eux, un tel accord ne serait pas avantageux pour le Canada. Ils sont pour la plupart pour le principe du libre-échange, mais ils voudraient que les règles soient justes, pour reprendre leur expression. Or, le principal problème du libre-échange avec la Corée, disent-ils, c'est que ce pays se sert systématiquement de mesures réglementaires et d'autres mesures non tarifaires pour limiter l'arrivée de véhicules étrangers sur leur marché intérieur.

Compte tenu de tout ce qui précède, le Comité recommande ce qui suit :

- 1. Étant donné la forte intégration de l'industrie, l'élaboration d'une approche nord-américaine coordonnée est essentielle au maintien de sa viabilité au Canada. Afin que puissent être relevés les défis auxquels l'industrie est confrontée actuellement ou pourrait un jour être confrontée, le Comité recommande que le gouvernement du Canada engage des discussions avec ses partenaires nord-américains et les parties prenantes de l'industrie sur : l'investissement dans l'innovation et les nouvelles technologies, l'investissement dans l'infrastructure, la mise en œuvre d'un régime de réglementation harmonisé (y compris des règlements harmonisés sur la consommation de carburant, les normes de sécurité et les normes d'émission), la formation et le perfectionnement d'une main-d'œuvre qualifiée et d'autres questions touchant l'industrie.**
- 2. Le gouvernement du Canada a proposé d'introduire une facilité de crédit garanti de 12 milliards de dollars pour atténuer le resserrement du crédit dans l'industrie, ainsi que des mesures destinées à faciliter l'accès au crédit pour les fabricants de pièces automobiles. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada mette ces initiatives en œuvre le plus rapidement possible. Une intervention immédiate aiderait à assouplir les restrictions de crédit avec lesquelles les fabricants et les consommateurs canadiens sont aux prises et à relancer la demande au Canada.**
- 3. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada envisage de mettre sur pied des programmes d'incitation à l'achat de nouveaux véhicules pour stimuler la demande des consommateurs au Canada, en collaboration avec les provinces, les territoires et le gouvernement des États-Unis, et que ces programmes tiennent compte des répercussions éventuelles sur l'industrie des pièces de rechange.**

- 4. Que le gouvernement du Canada veille à ce que tout octroi de fonds publics à des intervenants de l'industrie soit assujéti à un régime de rapports strict visant à les tenir responsables devant la population du Canada.**
- 5. Que le gouvernement du Canada examine les autres questions soulevées devant le Sous-comité sur l'industrie de l'automobile au Canada.**

# ANNEXE A

## LISTE DES TÉMOINS QUI ONT COMPARU DEVANT LE SOUS-COMITÉ SUR L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE AU CANADA

Organisations et individus	Date	Réunion
<p><b>Association des fabricants de pièces d'automobile</b></p> <p>Atul Bali, membre</p> <p>Gerald Fedchun, président</p>	2009/03/04	1
<p><b>Corporation des associations de détaillants d'automobiles</b></p> <p>Richard Gauthier, président et directeur général</p> <p>Michael Hatch, économiste en chef</p> <p>Huw Williams, directeur, Affaires publiques</p>		
<p><b>Général Motors du Canada Ltée</b></p> <p>Arturo Elias, président</p> <p>David Paterson, vice-président, Affaires publiques et environnement</p> <p>John Stapleton, vice-président et directeur financier</p>		
<p><b>Association canadienne des constructeurs de véhicules</b></p> <p>Mark Nantais, président</p>	2009/03/09	2
<p><b>Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada</b></p> <p>David Adams, président</p> <p>Don Romano, vice-président, Président et directeur général de Mazda Canada Inc.</p>		
<p><b>Canadian Association of Moldmakers</b></p> <p>Angelo Carnevale, vice-président</p>		
<p><b>Ford Canada</b></p> <p>Caroline Hughes, directrice des relations gouvernementales</p> <p>David Mondragon, président et directeur général</p> <p>James Rowland, directeur des relations gouvernementales</p>		

<b>Organisations et individus</b>	<b>Date</b>	<b>Réunion</b>
<p><b>Japan Automobile Manufacturers Association of Canada</b> David Worts, directeur exécutif</p>	2009/03/09	2
<p><b>Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile</b> Ken Lewenza, président national Jim Stanford, économiste en chef</p>		
<p><b>Honda Canada inc.</b> Jerry Chenkin, vice-président exécutif Louis Gaëtan, directeur, Relations gouvernementales</p>	2009/03/10	3
<p><b>Toyota Canada inc.</b> Stephen Beatty, directeur gestionnaire principal</p>		
<p><b>Toyota Motor Manufacturing Canada Inc.</b> Adriaan Korstanje, directeur général, Affaires externes</p>		
<p><b>Auto21 inc.</b> Peter Frise, directeur général et directeur scientifique, Réseau de centres d'excellence du Canada AUTO21</p>	2009/03/11	4
<p><b>Chrysler Canada inc.</b> Reid Bigland, président et directeur général Lorraine Shalhoub, vice-présidente, avocate générale, Affaires extérieures et politique publique</p>		
<p><b>Chrysler LLC</b> Thomas LaSorda, vice-président et président</p>		
<p><b>DesRosiers Automotive Consultants inc.</b> Dennis DesRosiers, président</p>		
<p><b>Doucet McBride s.r.l.</b> Percy Ostroff, associé</p>		

**ANNEXE B**

**LISTE DES MÉMOIRES PRÉSENTÉS AU SOUS-  
COMITÉ SUR L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE AU  
CANADA**

**Organisations et individus**

**Association canadienne de l'outillage et de l'usinage**

**Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada**

**Association des industries de l'automobile du Canada**

**Bourdeau F1**

**Clubb Finance Corporation**

**DesRosiers Automotive Consultants inc.**

**Général Motors du Canada Ltée**

**Green Automotive Resource Cluster**

**Japan Automobile Manufacturers Association of Canada**

**Maxtech Manufacturing Inc.**

**Paterson, Scott**

**Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile**

**Tooling and Equipment Capital Solutions Inc.**

# DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie ([séances nos 5, 9 et 10](#)) est déposé et un exemplaire des procès-verbaux pertinents du Sous-comité sur l'industrie de l'automobile au Canada ([séances nos 1, 2, 3, 4, 5 et 6](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

L'hon. Michael D. Chong, député

**Opinion dissidente  
du Parti conservateur**

**À PROPOS DU RAPPORT DU SOUS-COMITÉ  
SUR L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE AU CANADA  
du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie**

**Respectueusement soumise par  
Mike Lake, député**

**INTRODUCTION**

Le Parti conservateur du Canada (PC) souhaite exprimer une opinion dissidente à propos du rapport présenté par le Sous-comité sur l'industrie de l'automobile au Canada au Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie.

Le Parti tient à remercier les témoins qui ont comparu devant le Sous-comité pour leur ferme volonté à assurer la prospérité du secteur canadien de l'automobile. La présente opinion dissidente n'a pas pour objectif de minimiser le travail du Sous-comité. Elle vise plutôt à faire une mise au point sur un élément particulier du rapport final pour lequel le Comité n'a pu obtenir de consensus et à souligner les mesures constructives ainsi que la vision décisive du gouvernement à l'égard du secteur de l'automobile.

Le mandat du Sous-comité consistait à faire le point sur la situation du secteur canadien de l'automobile et à formuler des recommandations. Lorsqu'il est question d'obtenir un consensus, les membres du Comité doivent se concentrer, autant que faire se peut, sur les faits, c'est-à-dire sur le fond de l'information qui nous est transmise et des témoignages qui nous sont présentés. L'impartialité est de mise : nous devons éviter de réinterpréter les faits à la lumière de nos propres opinions si nous voulons donner à la Chambre des communes des conseils et des recommandations qui soient valables.

Le quatrième paragraphe du rapport commence par l'énoncé suivant : « *Le gouvernement fédéral et les provinces ont financé en partie certains des investissements effectués ces dernières années dans des usines de montage [...], bien que cela ne s'inscrive pas dans le cadre d'une stratégie industrielle globale.* » Malheureusement, la dernière partie de la phrase est sujette à de multiples interprétations. Cet énoncé pourrait donner au lecteur l'impression que le gouvernement fédéral n'a pas de stratégie pour le secteur de l'automobile. L'examen entrepris par le Sous-comité sur le secteur de l'automobile va bien au-delà des trois dernières années et s'il est vrai, peut-être, que l'ancien gouvernement libéral ne disposait pas d'une stratégie industrielle, rien n'est plus faux dans le cas du gouvernement conservateur. En fait, de nombreux

témoins ont fait l'éloge du gouvernement autant pour les mesures qu'il a appliquées en réaction à la crise mondiale que pour sa vision à long terme.

## **LA STRATÉGIE DU CANADA POUR LE SECTEUR DE L'AUTOMOBILE**

Le point fort du Canada comme nation automobile s'appuie sur une puissante proposition de valeur. Nous utilisons cette proposition pour attirer des investissements à l'échelle mondiale et des mandats de production de la part des grandes multinationales. À notre main-d'œuvre hautement spécialisée s'ajoute un climat stable pour les investissements, y compris de solides assises économiques ainsi qu'un Plan d'action économique exhaustif conçu pour renforcer le secteur, malgré la crise économique qui sévit à l'échelle mondiale.

Tous les acteurs recherchent de nouvelles approches et initiatives qui aideront à maintenir notre industrie à l'avant-plan. Le gouvernement du Canada, en son rôle de partenaire, continuera à apporter sa contribution.

En 2006, le gouvernement a lancé un plan d'action stratégique exhaustif, Avantage Canada, pour venir en aide non seulement à des secteurs en particulier mais à l'ensemble de l'économie canadienne. En février 2008, le ministre de l'Industrie a annoncé d'importantes nouvelles mesures pour élargir et approfondir notre démarche en vue de positionner l'industrie canadienne. Cette démarche s'appuie sur les quatre piliers suivants :

- soutenir de saines politiques fiscales et d'encadrement économiques;
- appuyer l'intégration du marché canadien dans le secteur nord-américain de l'automobile;
- investir dans la recherche-développement;
- créer un Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile.

Ainsi, comme on peut le constater, le gouvernement fédéral a bel et bien donné des détails sur sa stratégie du secteur automobile. Aujourd'hui, notre secteur automobile continue de se restructurer et le gouvernement du Canada continue de jouer son rôle dans cette restructuration.

Les intervenants et les analystes du secteur s'entendent pour dire que le gouvernement conservateur dispose d'une politique bien établie en matière automobile. M. Dennis DesRosiers, sans doute le plus grand spécialiste canadien du secteur de l'automobile, a témoigné devant le Sous-comité. Voici ce qu'il avait à dire au sujet de la politique nationale de l'automobile :

« Hier soir, le Comité m'a demandé quels étaient les domaines stratégiques sur lesquels le Canada devait se pencher pour aider le secteur automobile. Il m'a aussi demandé de répondre aux nombreux témoins selon qui Ottawa devait élaborer une politique

nationale pour le secteur. Pendant mon vol de retour, j'ai eu le temps d'y réfléchir et je me suis posé une question bien simple : dans quel domaine du secteur automobile le Canada n'a pas de politique bien définie? Je n'en ai pas trouvée. Notre politique fiscale pour l'innovation est l'une des plus généreuses du monde. Je ne connais aucun domaine qui ne soit doté d'une politique claire et habituellement positive dans le secteur automobile. »

« Autrement dit, la plupart des critiques sur l'absence d'une politique nationale ne sont pas justifiées. La vérité, c'est que ceux qui sont mécontents de la politique prétendent qu'il n'y en a pas. Par exemple, jamais notre gouvernement n'adoptera de politique commerciale protectionniste, point. Alors, le syndicat des TCA dénonce la prétendue absence de politique pour le secteur automobile. Il y en a une politique; seulement, ce n'est pas celle que les syndicats voudraient. C'est la politique qu'il faut mais les syndicats refusent de l'accepter. »

Au cours d'un autre entretien, M. DesRosiers a affirmé que MM. Flaherty et Clement « pilotaient brillamment ce dossier depuis longtemps et qu'ils avaient devancé le gouvernement américain de nombreuses semaines ».

Le Comité a également entendu Stephen Beatty, directeur général de Toyota Canada, affirmer : « Je ne voudrais me retrouver nulle part ailleurs au monde. Le marché canadien de l'automobile a pris de l'ampleur l'an dernier, contrairement aux autres pays industrialisés. L'économie canadienne se porte plutôt bien et c'est grâce au travail acharné du gouvernement et du secteur. »

De nombreux témoins ont particulièrement félicité le gouvernement d'avoir investi dans l'innovation, par l'entremise du Fonds d'innovation pour le secteur automobile, et d'avoir créé la Facilité canadienne de crédit garanti, d'une valeur de 12 milliards de dollars. Par exemple, Huw Williams, de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, a déclaré : « Nous avons été impressionnés par le fait que le ministère des Finances veuille à tout prix que le programme démarre le plus rapidement possible. On semble vraiment résolu — ce que je n'ai jamais observé auparavant chez les fonctionnaires du ministère des Finances — à ce que la Facilité canadienne de crédit garanti devienne réalité. »

Quant à Reid Bigland, président de Chrysler Canada, il a énoncé : « La Facilité canadienne de crédit garanti qui a été annoncée est exactement le remède dont le secteur canadien de l'automobile a besoin, du point de vue des ventes, pour se rétablir ».

## **CONCLUSION**

En cette ère de restructuration sectorielle et de grande instabilité économique à l'échelle planétaire, le gouvernement fédéral veille à préserver la vigueur du secteur

canadien de l'automobile et à le maintenir à la fine pointe de l'innovation. Le Parti conservateur du Canada est convaincu que le secteur canadien de l'automobile peut et devrait demeurer une source de fierté pour les Canadiens et un puissant moteur de croissance économique, pour de nombreuses générations à venir.

RAPPORT DISSIDENT DU PARTI LIBÉRAL DU CANADA AU RAPPORT  
DU SOUS-COMITÉ SUR L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE AU CANADA

(LE SOUS-COMITÉ)

DU

COMITÉ PERMANENT DE L'INDUSTRIE, DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE DE LA CHAMBRE DES  
COMMUNES

26 MARS 2009

---

Le Sous-comité sur l'industrie de l'automobile au Canada a été constitué à la demande du Parti libéral du Canada pour (i) cerner les problèmes qui affectent le secteur canadien de l'automobile, (ii) réunir des informations qui permettront au Sous-comité, au gouvernement et aux Canadiens de mieux analyser les projets de réorganisation de General Motors du Canada (**GM**) et de Chrysler Canada (**Chrysler**) et (iii) recommander au gouvernement des mesures propres à sauvegarder les dizaines de milliers d'emplois qui dépendent de l'industrie automobile.

Le Parti libéral a décidé de présenter un rapport supplémentaire au rapport du Sous-comité (le **rapport**) parce qu'il ne peut souscrire à une bonne partie de son contenu. Il estime que le gros de l'analyse exposée dans les paragraphes 2 à 32 repose sur des informations qui n'ont pas été présentées au Sous-comité et soulève des questions dont celui-ci n'a pas débattu. C'est le cas entre autres des politiques abordées aux paragraphes 57, 59 et 61. Les conclusions énoncées par exemple sur les répercussions d'un programme de mise à la ferraille sur les dépenses des consommateurs et sur les personnes à faible revenu et sur les effets d'une exonération temporaire de la TPS sur les ventes n'ont aucunement été débattues par le Sous-comité. Les travaux du Sous-comité ne lui permettent pas d'arriver à ces conclusions.

Dans l'ensemble, le Parti libéral estime que le Sous-comité a fait un travail louable. Les députés ont posé des questions essentielles et ont réussi à sensibiliser l'opinion à des sujets cruciaux et à mettre en relief la complexité des problèmes auxquels est confrontée l'industrie de l'automobile. Nous sommes maintenant mieux informés, et, plus important encore, le public aussi. Nous sommes maintenant en mesure de formuler des recommandations importantes à l'intention du gouvernement sur les enjeux de l'heure.

Défis

1. **Enjeux à caractère cyclique** - Le ralentissement économique a restreint l'offre de crédit aux particuliers et aux fabricants et fait chuter la demande de véhicules automobiles dans le monde entier. À cause du resserrement du crédit, les constructeurs d'automobiles ont du mal à emprunter et les institutions financières consentent moins de prêts pour l'achat de véhicules, ce qui a des répercussions sur toutes les entreprises de la chaîne d'approvisionnement du secteur de l'automobile.
2. **Enjeux à caractère structurel** - Les Trois Grands de l'automobile de Detroit, en particulier GM et Chrysler, sont aux prises avec des problèmes structurels considérables qui tiennent (i) aux coûts élevés que représentent leurs obligations sur les plans des salaires, des avantages sociaux et des pensions et (ii) à un manque de compétitivité et à une baisse de leur part de marché qui résultent de l'évolution de la demande à l'échelle mondiale. Ces difficultés d'ordre structurel ne datent pas d'hier. Dommage que le gouvernement n'ait rien fait depuis trois ans pour se donner une stratégie globale pour redresser le secteur de l'automobile.
3. **Intégration au niveau de l'Amérique du Nord** – L'industrie canadienne de l'automobile s'inscrit dans un marché hautement intégré à l'échelle de l'Amérique du Nord sur le plan de la fabrication des pièces, de la construction des véhicules et de la vente. Ainsi, les problèmes qui affectent l'industrie canadienne de l'industrie automobile sont indissociables de ceux qui touchent le marché américain. Plus de 85 % des véhicules assemblés au Canada sont vendus aux États-Unis et un grand nombre de véhicules achetés au Canada sont fabriqués à l'étranger. De même, les pièces fabriquées au Canada sont employées dans les usines de montage des États-Unis et vice-versa.

### Recommandations

D'abord et avant tout, le Parti libéral estime que, avant de prendre toute décision sur l'octroi d'une aide publique à l'industrie automobile, le gouvernement du Canada doit bien peser le besoin de protéger les emplois au Canada en regard de l'importance de faire un usage prudent, convenable et avisé de l'argent des contribuables. Par ses travaux, le Sous-comité a contribué à mieux faire connaître les difficultés et problèmes auxquels il faut s'attaquer, mais il n'avait pas pour mandat de se prononcer pour ou contre l'octroi d'une aide financière à GM ou Chrysler, ce qui aurait exigé une étude de fond qu'il n'a pas faite. L'examen de renseignements commerciaux exclusifs nécessaire pour déterminer la viabilité des plans d'entreprise de GM et Chrysler dépassait son mandat. C'est au gouvernement du Canada qu'il incombe de décider de l'opportunité d'accorder une aide publique fédérale à GM et Chrysler. Nous lui recommandons de bien faire le tour de toutes les questions que le Sous-comité a soulevées avant de se prononcer.

Dans l'ensemble, le Parti libéral souscrit aux recommandations contenues dans le rapport du Sous-comité. Il estime cependant que le Sous-comité ne va pas assez loin quand il recommande une plus grande coordination avec nos partenaires d'Amérique du Nord.

### **Création d'un forum nord-américain de l'automobile**

La forte intégration de l'industrie automobile en Amérique du Nord appelle la création d'un forum nord-américain de l'automobile où les porte-parole de l'industrie et des gouvernements concernés pourraient contrôler la situation de l'industrie, mener des discussions sur les questions d'intérêt commun et harmoniser les politiques et règlements qui influent sur le secteur de l'automobile.

Le gouvernement fédéral actuel n'a pas su collaborer suffisamment avec ses homologues de l'Amérique du Nord pour palier les difficultés cycliques (crédit) et structurelles de l'industrie automobile.

Malheureusement, le Canada se contente de réagir aux mesures prises par les États-Unis, dans lesquelles il a peu son mot à dire. Ce n'est pas ainsi qu'il assurera la pérennité de l'industrie automobile au Canada. Le gouvernement du Canada doit, avec ses homologues d'Amérique du Nord, élaborer et coordonner la mise en œuvre d'une politique concertée. En l'absence d'un forum nord-américain de l'automobile, les problèmes persisteront et ne seront pas dissipés par l'intervention isolée du gouvernement du Canada. La création d'un forum nord-américain de l'automobile permettrait de coordonner les interventions sur les points suivants :

- examen des plans intégrés de viabilisation de GM et de Chrysler;
- offre d'une aide au crédit d'urgence aux fabricants de pièces d'automobile et aux fournisseurs d'outils, de matrices et de moules;
- étude de l'opportunité d'instituer un programme nord-américain de mise à la ferraille des vieux véhicules;
- développement de l'infrastructure frontalière pour faciliter les échanges;
- mise en œuvre de normes coordonnées relativement aux carburants, à la sécurité et aux émissions;
- investissements destinés à développer la technologie et à faire progresser l'industrie nord-américaine de l'automobile sur le plan des économies de carburant et de l'efficacité énergétique.

L'adoption de mesures proactives par les pouvoirs publics facilitée par la création d'un forum nord-américain de l'automobile contribuerait à améliorer la compétitivité de l'économie canadienne et à

préserver des emplois. En conséquence, pour les raisons précitées, nous recommandons fortement au gouvernement du Canada de prendre les mesures voulues en vue de la création d'un tel forum.

\* \* \*

## **Opinion complémentaire du Bloc Québécois**

Avant toute chose, le Bloc Québécois tiens à remercier les différents témoins qui se sont présentés Sous-comité sur l'industrie de l'automobile au Canada du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie. Grâce à leur généreuse participation, le comité sera en mesure de présenter un rapport qui permettra aux parlementaires de poursuivre leur réflexion sur l'état et les défis de l'industrie automobile.

Le Bloc Québécois considère que le présent rapport soulève différents points de vue quant à la viabilité de l'industrie automobile ainsi que sur les mesures d'aide à mettre de l'avant pour soutenir cette industrie. Le Bloc Québécois est conscient que cette industrie, vitale pour l'Ontario, doit faire face à une restructuration majeure afin de lui permettre de retrouver la profitabilité et se sortir de la crise. Cependant, le Bloc Québécois regrette que le comité n'ait pas inclus dans son rapport des propositions pour recommander au gouvernement fédéral d'offrir aux secteurs forestier et manufacturier, pilier de l'économie québécoise, des mesures d'aide et des garanties de prêts d'envergure similaires à celles offertes à l'industrie ontarienne de l'automobile. Une telle recommandation aurait pressé le gouvernement fédéral à respecter le principe d'équité afin d'éviter qu'il favorise encore indûment l'Ontario au détriment du Québec.

Le Bloc Québécois est conscient de la responsabilité en matière de surveillance des dépenses publiques que lui confère son statut de troisième parti à la Chambre des Communes. C'est pourquoi le Bloc Québécois aurait préféré que le rapport contienne une recommandation au gouvernement faisant en sorte que toute aide canadienne devrait se faire conjointement avec les États-Unis. Selon le Bloc Québécois, il est clair que si le gouvernement américain refuse d'accorder de nouvelles mesures d'aide financières, au-delà de celles annoncées au cours de la présente session parlementaire, toute aide financière qu'offriront les gouvernements canadiens présentera des risques considérables. Il serait alors déraisonnable qu'ils accordent de tels prêts. Or, le rapport ne contient pas de recommandation en ce sens.

Finalement, afin d'éviter que le gouvernement fédéral et par conséquent les contribuables québécois et canadiens se retrouvent face à un gouffre financier advenant l'échec de la restructuration des trois grands de l'automobile, le Bloc Québécois aurait souhaité que le rapport du comité recommande au gouvernement d'assortir les prêts et les garanties de prêts à des conditions et des clauses qui assureraient autant le maintien des emplois directs (constructeurs) et indirects (fournisseurs et pièces) au Canada. Toujours selon le Bloc Québécois, le gouvernement devrait exiger des garanties en capital et en actifs considérables afin de pouvoir se doter d'une certaine assurance contre le risque financier ce qui lui permettrait de récupérer une partie de ses engagements financiers advenant un échec du plan de restructuration.

**Brian Masse, député  
Windsor-Ouest**

### **Opinion dissidente du NPD**

À cause de la crise financière mondiale, les banques et les institutions financières prêtent moins aux entreprises et aux consommateurs, de sorte que les acheteurs de voitures et de camions ne peuvent obtenir des emprunts pour acheter ou louer un véhicule. Les ventes dans le marché nord-américains ont chuté de 17 à 10,5 millions de véhicules. Tous les fabricants d'automobiles dans le monde ont été touchés. Cette baisse de recettes est la cause de la crise dans l'ensemble du secteur, privant celui-ci des fonds nécessaires pour mener ses activités et jouer son rôle fondamental dans le financement des consommateurs désireux d'acheter un véhicule. Le gouvernement doit aider l'industrie à traverser cette crise imprévue causée par l'effondrement des marchés financiers mondiaux attribuable à la cupidité et à la déréglementation.

De plus, faute de stratégie globale du gouvernement à l'endroit du secteur depuis une décennie, la situation économique de l'industrie s'est grandement détériorée. L'évolution du secteur, passant de surplus record dans le commerce de véhicules et de pièces en 1999 à un déficit grandissant depuis quelques années, témoigne de la négligence des gouvernements précédent et actuel à soutenir le secteur depuis l'effondrement du Pacte de l'automobile.

Selon le NPD, le rapport du Comité ne répond pas aux besoins de l'industrie. Cette tentative inadéquate et à courte vue du Comité exige une réponse. Suivent les recommandations que le NPD adresse au gouvernement en faveur d'une nécessaire intervention politique. Ces recommandations ne reflètent pas notre politique globale, mais s'inscrivent plutôt dans le mandat du Comité.

### **INTERVENTIONS POLITIQUES REQUISES DU GOUVERNEMENT :**

#### **Une nouvelle politique nationale de l'automobile pour remplacer le Pacte de l'automobile**

*Le Pacte de l'automobile a été au cœur de la stratégie de l'automobile du Canada pendant 35 ans. Il s'est avéré un instrument puissant et efficace pour aider à développer une industrie par la conclusion d'accords commerciaux fondés sur des règlements et des protocoles. Pour chaque véhicule vendu au Canada, les sociétés devaient assembler un véhicule ici pour accéder librement au marché canadien tout en augmentant le pourcentage de contenu canadien à valeur ajoutée dans leurs ventes totales au Canada. Ces règles ont permis de construire de nouvelles usines d'assemblage et de développer le secteur des pièces d'automobile au Canada. En 2001, le gouvernement fédéral a mis fin au Pacte de l'automobile pour se conformer à une décision d'un comité de règlement des différends de l'Organisation mondiale du commerce, ce qui a précipité la chute de la production d'automobiles au Canada. Nous sommes passés du 4<sup>e</sup> au 10<sup>e</sup> rang parmi les assembleurs de véhicules dans le monde. Fondamentalement, le Pacte de l'automobile liait l'accès au marché canadien à l'obligation d'investir dans la production de nouveaux véhicules au Canada, et il faut rétablir massivement ces emplois. C'est ce qu'une nouvelle politique nationale de l'automobile permettra de faire en collaboration avec les États-Unis, en rétablissant l'équilibre dans le marché nord-américain de l'automobile. C'est une mesure essentielle pour assurer la viabilité du secteur de la production d'automobiles au Canada. Aucun autre marché de l'automobile dans le monde n'est aussi ouvert. Cela a mené à l'absence de nouveaux investissements à valeur ajoutée importants au Canada de la part des fabricants étrangers par rapports à d'autres pays qui réglementent davantage l'accès à leur marché. Le gouvernement doit prendre les mesures qui s'imposent pour établir ce cadre politique.*

#### **Stratégie relative au secteur de l'automobile**

*Le gouvernement du Canada doit sans plus tarder réunir régulièrement les membres du Partenariat pour le secteur canadien de l'automobile. En 2004, le PSCA a proposé un plan pour*

le secteur. Les gouvernements fédéraux précédent et actuel n'y ont pas donné suite, ce qui a sonné presque effectivement le glas du Partenariat. Ce dernier doit faire partie du cœur de tout cadre d'élaboration et de mise en œuvre d'une politique axée sur une nouvelle stratégie nationale de l'automobile.

### **Responsabilité accrue des producteurs**

Suite aux questions et aux préoccupations exprimées lors des audiences du Sous-comité, le gouvernement du Canada doit mener une étude sur l'élaboration d'un cadre visant à établir et mettre en œuvre des protocoles et des procédures sur la responsabilité accrue des producteurs.

### **Modèle de paiement du PHPP**

Les lacunes, les défaillances et l'instabilité financière résultante créées par le modèle de paiement des fabricants d'outils, de matrices et de moules et des fournisseurs de première catégorie des fabricants d'automobiles en vertu du PHPP ont été soulignées lors des audiences du Sous-comité et dans un rapport antérieur du Comité de l'industrie de la Chambre des communes sur la fabrication au Canada (2006). Par conséquent, le gouvernement du Canada doit inclure comme condition que tout fabricant ou assembleur de véhicules qui reçoit une aide financière (prêt ou aide pour accéder aux marchés du crédit) interdise l'accès de tous ses fournisseurs au modèle de paiement en vertu du PHPP.

### **Aide financière aux fournisseurs de pièces**

Les fournisseurs de pièces d'automobile font partie intégrante du secteur de la fabrication au Canada. Leur situation financière s'est détériorée en même temps que celle de leurs clients, les fabricants de véhicules, à cause de la difficulté d'obtenir du crédit sur présentation de factures en souffrance. Pour atténuer ce problème, le gouvernement du Canada doit offrir un programme pour soutenir les fournisseurs de pièces auprès des fabricants, comme l'a fait le Trésor américain en instituant récemment l'Auto Supplier Support Program.

### **Négociations sur le commerce avec la Corée du Sud**

Les témoins entendus par le Sous-comité ont été presque unanimes : tout pacte commercial éventuel avec la Corée du Sud nuirait à l'industrie de l'automobile, tant canadienne que nord-américaine. Le gouvernement du Canada ne doit pas aborder la question du secteur de l'automobile dans ses négociations avec la Corée du Sud.

### **Accès aux marchés**

La fabrication étant maintenant une industrie à l'échelle mondiale, certains pays ne respectent pas les normes du travail, les règlements sur l'environnement et les mesures de protection de la propriété intellectuelle qui sont en vigueur en Amérique du Nord, ce qui équivaut à une subvention cachée à leurs fabricants. Pour corriger cette injustice commerciale, il faut restreindre les importations de véhicules de ces pays sur le marché canadien jusqu'à ce qu'ils se conforment à nos normes et à nos mesures de protection dans le domaine des droits des travailleurs, de l'environnement et de la propriété intellectuelle.

### **Innovation**

La recherche et le développement sont essentiels à la transformation et à la viabilité à long terme de l'industrie de l'automobile au Canada. Par conséquent, le gouvernement doit offrir des incitatifs et des programmes pour favoriser l'investissement dans le secteur de l'innovation et des technologies de la prochaine génération, dont l'industrie aura besoin pour maintenir la production et l'assemblage au pays, à l'exemple de l'Advanced Technology Vehicle Manufacturing Loan Program de 25 milliards de dollars, administré par le département américain de l'Énergie.

### **Soutien du marché du crédit pour stimuler l'achat et la location de véhicules**

Toute aide financière du gouvernement visant à faciliter l'accès des consommateurs au crédit pour l'achat ou la location d'un véhicule devrait être dirigée vers les services captifs des finances des fabricants d'automobiles. Cette aide devrait être assortie d'une condition : que le prêt ou la location soit consenti au consommateur au coût d'emprunt du gouvernement fédéral. Le service de crédit garanti que le gouvernement entend instituer aurait le même mandat.

### **Travailleurs de l'automobile**

*Les témoignages et l'information présentés lors des audiences du Sous-comité indiquent que les travailleurs de l'automobile du Canada, qui sont parmi les plus productifs dans le monde, ne sont en rien responsables de la crise du secteur de l'automobile. N'ayant rien à se reprocher, ils sont devenus les victimes de la crise mondiale des marchés du crédit qui touche les sociétés dans tous les pays, dont les fabricants d'automobiles.*

### **Projet de loi C-273 (le droit de réparer)**

*Le Parlement devrait adopter et mettre en œuvre sans délai le projet de loi C-273, concernant le droit de réparer, qui protège les droits du consommateur, l'environnement et la sécurité publique, et assure le maintien d'un marché concurrentiel de la réparation de véhicules au Canada.*

### **Responsabilité financière**

*Toute aide financière fournie par le gouvernement fédéral sous la forme de programmes de prêts directs ou de soutien du marché du crédit doit être accompagnée d'une documentation complète pour fin d'analyse et d'évaluation par le directeur parlementaire du budget, afin de garantir au Parlement que le gouvernement du Canada agit d'une manière transparente et responsable.*