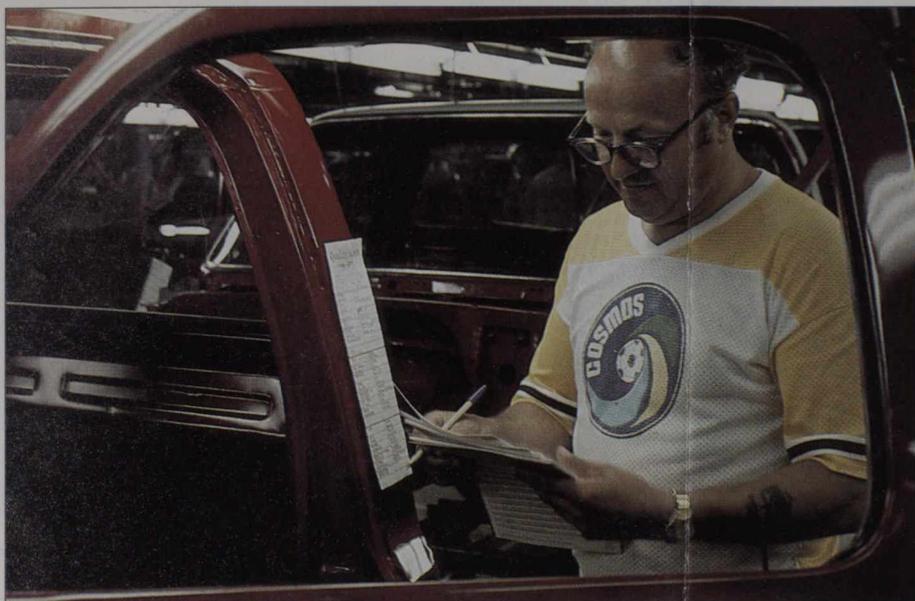


L'industrie automobile face à la crise



La production doit pouvoir satisfaire une demande croissante de voitures plus petites.

valeur proportionnelle aux bénéfices qu'elles en tiraient. Ce pacte a créé une franchise de douane conditionnelle qui a permis la rationalisation des industries canadienne et américaine grâce aux économies d'échelle, développant ainsi des industries performantes qui desservent un marché intégré, tandis que le besoin de garanties pour le Canada était reconnu. Il a accru l'emploi dans l'industrie canadienne en chiffres absolus et en pourcentage de l'emploi total canado-américain dans ce secteur. Il a fait croître la productivité au point d'éliminer l'écart substantiel qui existait, en 1965, entre la productivité américaine et la productivité canadienne. La différence de prix entre les véhicules vendus dans chacun des deux pays a diminué d'une façon progressive et aujourd'hui les véhicules sont vendus moins cher (hors taxes) au Canada qu'aux Etats-Unis.

La baisse des ventes

Cependant, depuis environ cinq ans, l'industrie automobile canadienne est profondément affectée par la crise. La hausse des prix du carburant qui a suivi le choc pétrolier de 1979 (3) et la récession

3. Le premier choc pétrolier (1973) n'avait guère affecté l'industrie automobile en Amérique du Nord, les prix de l'essence étant alors, aux Etats-Unis et plus encore au Canada, très inférieurs aux prix mondiaux.

en Amérique du Nord ont entraîné une forte diminution des ventes de voitures neuves et de camions : 1 370 000 unités en 1978 et 920 000 en 1982, soit une chute de 33 p. 100. En même temps, la part des véhicules importés d'outre-Atlantique et, surtout, du Japon s'est accrue sur ce marché en déclin. Les importations de voitures européennes et japonaises sont passées de 17,5 p. 100 du marché en 1978 à 31,3 p. 100 en 1982, tandis que celles des véhicules commerciaux passaient de 3,5 p. 100 à 19,5 p. 100. Les niveaux de pénétration étaient du même ordre aux Etats-Unis. La baisse des ventes des véhicules construits au Canada et aux Etats-Unis a entraîné une profonde restructuration de l'industrie automobile nord-américaine. Les constructeurs ont dû concentrer leurs capacités de production en fermant des usines. Au cours de l'année 1982, le nombre des travailleurs de l'automobile mis en chômage pour des durées indéterminées a toujours été supérieur à treize mille, atteignant parfois dix-sept mille. Les effets de la crise ont été particulièrement sévères dans les villes dont l'économie dépend de la construction automobile : Windsor et Hamilton (Ontario), Sainte-Thérèse (Québec).

La crise actuelle est, selon les auteurs du rapport, bien plus qu'un fléchissement temporaire. Même si la reprise, qui a commencé à se manifester aux Etats-Unis, se consolide et s'étend au Canada, les pro-

blèmes auxquels doit faire face l'industrie nord-américaine de l'automobile ne disparaîtront pas, car il y a au coeur de la crise une modification radicale des marchés mondiaux. Les importations ne pourront être concurrencées que par l'application de politiques commerciales qui devront s'adapter aux changements et, si possible, tirer parti de ces changements.

Il est difficile de déterminer les tendances du marché de l'automobile parce que les ventes ont un caractère cyclique. On peut cependant dégager deux tendances majeures à long terme : le ralentissement de la croissance des ventes sur les marchés mondiaux et, en Amérique du Nord, la préférence de plus en plus marquée pour les petites voitures.

Le taux de croissance des ventes a baissé dès les années soixante-dix, aux Etats-Unis et au Canada, jusqu'à n'être plus que de 1 à 3 p. 100. Au cours de cette même décennie, les autres marchés du monde occidental ont connu eux aussi des taux de croissance en baisse sensible. C'est au Japon que le ralentissement de la croissance a été le plus marqué, puisque le taux de croissance annuel est passé de 30 p. 100 au cours des années soixante à 1 ou 2 p. 100 au cours de la décennie suivante. D'après les prévisions, les taux de croissance demeureront faibles sur tous les marchés des pays industrialisés jusqu'à la fin des années quatre-vingt-dix. Même si des pays moins industrialisés connaissent une croissance plus rapide au cours des années qui viennent, ce qui d'ailleurs est probable, ce ne sera pas là un facteur de nature à contrarier la tendance générale de la demande. La lenteur de la croissance sur les principaux marchés aura pour corollaire une situation de concurrence acharnée pour les constructeurs d'automobiles : toute augmentation significative des ventes d'un constructeur se fera le plus souvent aux dépens d'un autre constructeur. C'est dire que tout gain du secteur automobile dans un pays provoquera presque à coup sûr des mutations structurelles dans d'autres pays. On peut donc prévoir que les constructeurs hésiteront à développer leurs capacités de production avant d'avoir acquis la certitude qu'il y aura une demande.

La part du marché détenue par les grosses voitures et les voitures de luxe a commencé à décliner, en Amérique du Nord, doucement dans les années soixante-dix, puis rapidement à partir de 1979. Sur le marché canadien, elle est tombée de 22 p. 100 en 1979 à 8 p. 100 en 1982, tandis que la part des voitures importées, presque toutes de petite taille, passait de 14 p. 100 à 31 p. 100. Si les prix du pétrole restent stables ou diminuent, il