

L'industrie automobile face à la crise

Les professionnels préconisent le renforcement du pacte signé en 1965 par le Canada et les Etats-Unis.

L'industrie automobile est la plus importante des industries canadiennes de transformation. Elle fait travailler directement plus de cent mille personnes et au moins autant dans des activités connexes (1). Pour le montage des véhicules et la fabrication des pièces détachées, elle absorbe plus de 20 p. 100 de la production nationale de fer, d'acier et de caoutchouc, 14 p. 100 de l'aluminium transformé, 13 p. 100 du cuivre, 8 p. 100 du verre et de la peinture. Elle est un gros client de la construction électrique, de la métallurgie, des matières plastiques et du textile.

La construction automobile est essentielle à l'économie canadienne, non seulement en raison de son importance propre, mais encore parce qu'elle fournit un appui aux technologies de pointe. Les dispositifs micro-électroniques se multiplient dans les véhicules. Les commandes électroniques et les ordinateurs de bord sont déjà une réalité, les calculateurs de parcours et de surveillance le seront sous peu. La réduction de la consommation de carburant a conduit à élaborer de nouveaux matériaux, surtout des métaux, des fibres et des plastiques très légers et très résistants. Toute une gamme de technologies de pointe est utilisée pour la conception des moteurs, des systèmes électriques et des transmissions. Pour la fabrication des pièces et le montage des véhicules, l'utilisation de robots et de contrôleurs programmables est maintenant chose courante, tandis que les lasers et les analyseurs optiques servent à l'inspection, au tri des matériaux et au contrôle de qualité.

L'industrie automobile crée une valeur ajoutée par travailleur qui est supérieure à la moyenne des industries canadiennes de transformation et elle a amélioré sa productivité, au fil des ans, à un rythme qui la met au premier rang. Aussi le gouvernement canadien s'est-il montré très préoccupé par la crise qui sévit dans le pays et,

1. Ces chiffres sous-estiment, en réalité, l'importance de l'industrie, beaucoup d'entreprises travaillant entre autres pour l'automobile ne figurant pas dans les statistiques. Ils n'incluent d'ailleurs pas le personnel des réseaux de distribution.



Ultime vérification des moteurs dans une usine d'assemblage d'Oshawa (Ontario).

plus généralement, en Amérique du Nord dans cette industrie. Afin d'élaborer, avec le concours de la profession et des syndicats, une politique de sauvegarde et de renforcement de l'industrie automobile canadienne, il a chargé un groupe d'étude d'analyser son évolution et de lui soumettre des recommandations. Nous empruntons les données essentielles de notre article au rapport de ce groupe de travail (2).

Le pacte de l'automobile

Les effectifs de l'industrie automobile canadienne sont occupés pour moitié à l'assemblage de véhicules et à la production de pièces détachées par les « quatre grands » — American Motors, Chrysler, Ford, General Motors — et par des fabricants de plus petite taille comme Volvo, International Harvester, Mark, Paccar et Western Star Trucks. Pour l'autre moitié, les effectifs sont occupés par mille deux

cents entreprises indépendantes spécialisées dans la production des pièces détachées et par plusieurs milliers de distributeurs, de revendeurs et de fournisseurs de biens et de services.

En 1982, le Canada a produit 807 645 voitures particulières et 468 807 camions et autocars. L'assemblage se fait surtout en Ontario (83 p. 100 de la production) et au Québec (12 p. 100). On trouve quelques usines en Colombie-Britannique, au Manitoba et en Nouvelle-Ecosse. La fabrication des pièces détachées est elle aussi concentrée en Ontario et au Québec, bien qu'il y ait aussi des usines dans l'ouest du pays et dans les provinces atlantiques.

Des politiques visant à garantir, pour le Canada, une juste part de la production et de la valeur ajoutée ont toujours orienté l'industrie automobile. La plus récente et, semble-t-il, la plus efficace, a été l'« Accord canado-américain sur les produits de l'automobile », connu sous le nom de pacte de l'automobile, conclu en 1965 entre le Canada et les Etats-Unis. Il a établi que les entreprises présentes sur le marché canadien devaient investir, fournir des emplois et créer sur ce marché une

2. « Une stratégie pour l'industrie automobile au Canada », 219 pages, Ottawa, mai 1983. Le groupe d'étude était formé de représentants des chefs d'entreprise, de syndicalistes (Syndicat des travailleurs unis de l'automobile) et de représentants de l'administration fédérale.