

## POINT DE VUE ÉCONOMIQUE

# Canada : un avenir parsemé d'embûches pour l'industrie automobile

L'industrie automobile canadienne est fortement intégrée à la production nord-américaine et grandement dépendante de la demande aux États-Unis. Dans ce contexte, le récent ralentissement des ventes d'automobiles au sud de la frontière est préoccupant alors que les défis au chapitre de la compétitivité restent très importants en raison d'une vive concurrence étrangère. De récents investissements au sein de l'industrie automobile canadienne laissent néanmoins croire que son avenir est assuré pour encore quelques années, mais qu'en sera-t-il dans les décennies à venir?

Dans un [Point de vue économique](#) publié le 20 avril dernier à propos du marché américain de l'automobile, nous avons conclu que la forte croissance des ventes d'automobiles observée aux États-Unis au cours des dernières années montre des signes d'essoufflement depuis quelques mois. Or, ce ralentissement pourrait non seulement avoir d'importantes répercussions au sud de la frontière, mais aussi au Canada en raison de la grande intégration de cette industrie.

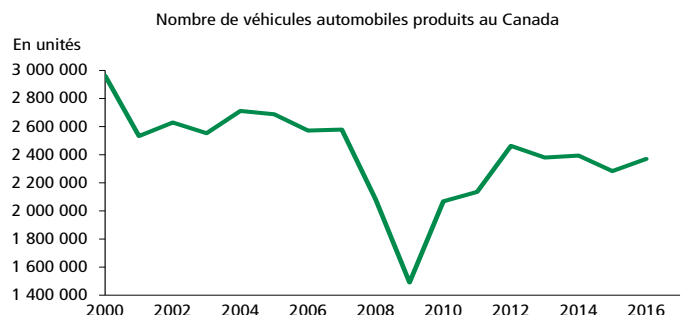
### Une intégration qui ne date pas d'hier

Dès les premiers temps, la production canadienne d'automobiles a été intimement liée à l'industrie américaine avec notamment la création en 1904 de la compagnie Ford du Canada, soit seulement un an après que Henry Ford eut commencé la production de véhicules à Détroit. Après plusieurs décennies d'essor, le *Pacte de l'automobile* conclu en 1965 a entraîné une abolition complète des tarifs douaniers pour le commerce de véhicules et de pièces automobiles entre le Canada et les États-Unis. Il va sans dire que cet accord a grandement contribué à consolider l'intégration de l'industrie automobile entre les deux pays. L'Accord de libre-échange Canada-États-Unis en 1989, suivi en 1994 de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) afin d'inclure le Mexique, a ensuite pris la relève. Depuis un peu plus de 50 ans, les véhicules automobiles et les pièces nécessaires à leur fabrication ou à leur réparation circulent donc librement entre le Canada et les États-Unis.

Cela a été très bénéfique à l'industrie de l'automobile canadienne, qui demeure encore aujourd'hui d'une grande

importance pour l'ensemble de l'économie, que ce soit en raison de ses effets directs ou indirects. Force est toutefois de constater que les dernières années ont été plus difficiles pour l'industrie automobile canadienne. Il y a certes eu les effets négatifs de la crise qui a secoué le secteur lors de la récession de 2008-2009, avec notamment les faillites de deux grands producteurs. À cela s'ajoute l'impact de l'accroissement de la mondialisation des marchés. Ainsi, même si le nombre de véhicules automobiles produits au Canada a remonté la pente depuis son creux cyclique de 2009, la production n'a toujours pas réussi à rejoindre le niveau observé au début des années 2000 (graphique 1).

### GRAPHIQUE 1 La production canadienne d'automobiles n'est toujours pas retournée au niveau observé avant la crise



Sources : Organisation internationale des constructeurs automobiles et Desjardins, Études économiques

François Dupuis, vice-président et économiste en chef • Benoit P. Durocher, économiste principal

Desjardins, Études économiques : 514-281-2336 ou 1 866-866-7000, poste 5552336 • [desjardins.economie@desjardins.com](mailto:desjardins.economie@desjardins.com) • [desjardins.com/economie](http://desjardins.com/economie)

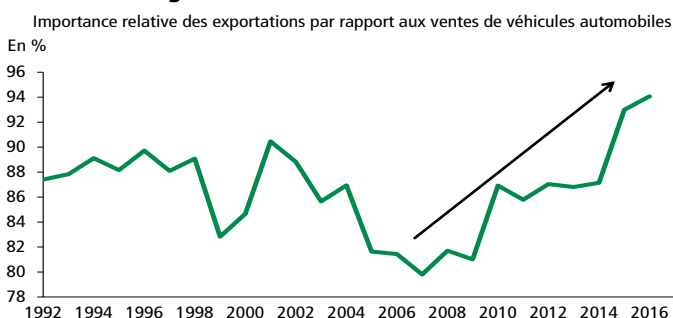
NOTE AUX LECTEURS : Pour respecter l'usager recommandé par l'Office québécois de la langue française, nous employons dans les textes et les tableaux les symboles k, M et G pour désigner respectivement les milliers, les millions et les milliards. MISE EN GARDE : Ce document s'appuie sur des informations publiques, obtenues de sources jugées fiables. Le Mouvement des caisses Desjardins ne garantit d'aucune manière que ces informations sont exactes ou complètes. Ce document est communiqué à titre informatif uniquement et ne constitue pas une offre ou une sollicitation d'achat ou de vente. En aucun cas, il ne peut être considéré comme un engagement du Mouvement des caisses Desjardins et celui-ci n'est pas responsable des conséquences d'une quelconque décision prise à partir des renseignements contenus dans le présent document. Les prix et les taux présentés sont indicatifs seulement parce qu'ils peuvent varier en tout temps, en fonction des conditions de marchés. Les rendements passés ne garantissent pas les performances futures, et les Études économiques du Mouvement des caisses Desjardins n'assument aucune prestation de conseil en matière d'investissement. Les opinions et les prévisions figurant dans le document sont, sauf indication contraire, celles des auteurs et ne représentent pas la position officielle du Mouvement des caisses Desjardins. Copyright © 2017, Mouvement des caisses Desjardins. Tous droits réservés.

### L'industrie canadienne fait face à une vive concurrence

Ces difficultés surviennent alors que la dépendance de l'industrie automobile canadienne à la demande étrangère s'est fortement accrue au cours des dernières années. La proportion des ventes de véhicules automobiles des fabricants canadiens destinée à l'exportation est passée de 79,8 % en 2007 à 94,1 % en 2016 (graphique 2). Le récent essoufflement de la demande américaine est donc particulièrement préoccupant dans ce contexte. Cela laisse craindre que la production canadienne de véhicules automobiles subira aussi un ralentissement dans les mois à venir.

#### GRAPHIQUE 2

##### La dépendance de l'industrie automobile canadienne à la demande étrangère s'est accentuée

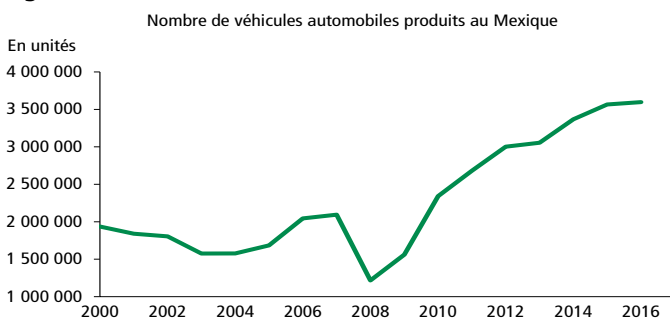


Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Une autre difficulté pour les fabricants canadiens provient de la concurrence de plus en plus importante qu'ils doivent affronter en sol américain. Alors que le nombre d'usines de fabrication d'automobiles n'a pas changé au Canada au cours des dernières années, le Mexique a su attirer plusieurs nouvelles installations grâce notamment à des salaires plus faibles qu'au Canada ou qu'aux États-Unis. Cela a grandement augmenté la capacité de production du Mexique. Le nombre de véhicules automobiles produits au Mexique est donc passé de 1,9 million en 2000, soit un niveau inférieur à la production canadienne, à 3,6 millions en 2016 (graphique 3), surpassant ainsi le Canada, qui n'est pas

#### GRAPHIQUE 3

##### La production mexicaine d'automobiles a augmenté significativement au cours des dernières années

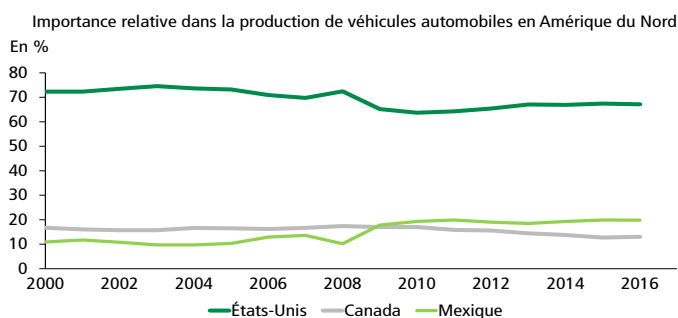


Sources : Organisation internationale des constructeurs automobiles et Desjardins, Études économiques

parvenu à dépasser la barre des 2,5 millions de véhicules produits au cours des dernières années. L'importance relative du Mexique dans la production nord-américaine de véhicules automobiles s'est donc accrue significativement au détriment du Canada, mais aussi des États-Unis (graphique 4).

#### GRAPHIQUE 4

##### La production d'automobiles du Mexique a dépassé celle du Canada



Sources : Organisation internationale des constructeurs automobiles et Desjardins, Études économiques

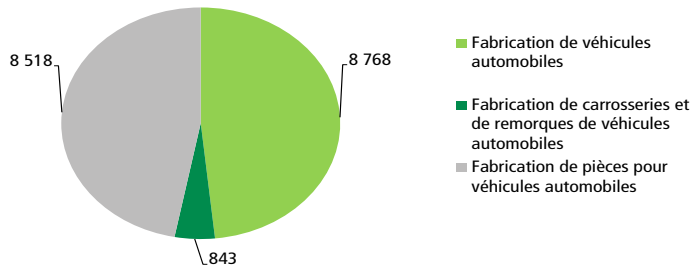
Ces importantes divergences d'un point de vue de la compétitivité sont d'ailleurs au cœur des préoccupations concernant la remontée du protectionnisme américain et l'avenir de l'ALÉNA. Dans ce contexte, le futur de l'industrie automobile canadienne semble parsemé d'incertitude. Le long historique de libre-échange au sein de l'industrie automobile canadienne et américaine et leur grande intégration devraient dans une certaine mesure protéger les acquis des producteurs canadiens. Par contre, le développement de nouvelles capacités de production, qui pourraient permettre au Canada de gagner des parts de marché, semble improbable dans le contexte actuel.

Cela dit, la fabrication de véhicules automobiles ne représente qu'une partie de l'ensemble de la production de l'industrie automobile canadienne. Le Canada accueille également plusieurs usines de fabrication de pièces automobiles ou d'éléments de carrosserie afin d'alimenter non seulement la production de véhicules au pays, mais aussi à l'étranger, en particulier aux États-Unis et au Mexique. Ainsi, les pièces et les éléments de carrosserie représentaient un peu plus de la moitié du volume de production de l'industrie automobile en 2016 (graphique 5 à la page 3). Sans surprise, l'évolution de la fabrication de pièces et d'éléments de carrosserie est fortement corrélée à celle de la production de véhicules automobiles. Ainsi, le volume de production de pièces automobiles et d'éléments de carrosserie est aussi assez stable depuis quelques années tout en se maintenant à un niveau inférieur à celui observé au début des années 2000 (graphique 6 à la page 3).

Pris dans son ensemble, l'influence de l'industrie automobile sur l'économie canadienne a donc perdu du terrain depuis une quinzaine d'années. En outre, l'importance relative de l'industrie

**GRAPHIQUE 5**
**La fabrication de pièces est aussi très importante pour l'industrie de l'automobile**

Canada – PIB réel par industrie en 2016 (M\$ de 2007)

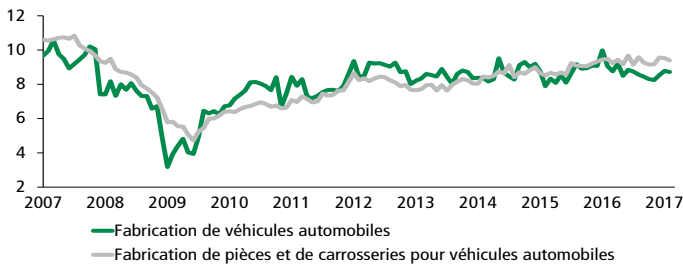


Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

**GRAPHIQUE 6**
**La fabrication de pièces et de carrosseries est fortement corrélée à la production d'automobiles**

PIB réel par industrie – fabrication de produits automobiles au Canada

En G\$ de 2007



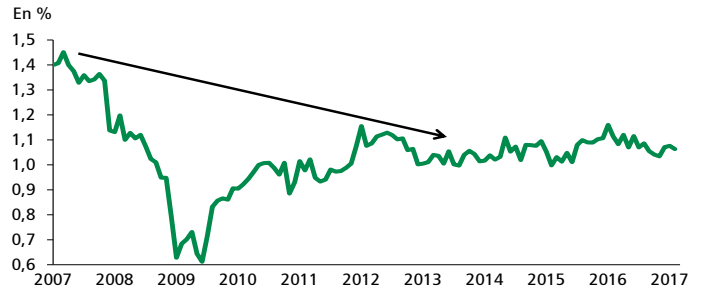
Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

automobile dans la production canadienne (en excluant les effets indirects) est passée de 1,4 % au début de 2007 à moins de 1,1 % en 2017 (graphique 7).

Le même constat est observé dans le nombre d'emplois au sein de l'industrie automobile. Alors que près de 175 000 emplois directs étaient répertoriés dans le secteur au début de 2001, la crise de 2008-2009 a réduit le nombre de travailleurs à seulement 102 896 en juin 2009. La reprise survenue par la suite a amené une certaine création d'emplois dans l'industrie, mais avec un peu moins de 130 000 emplois directs au début de 2017, il manquait encore près de 45 000 emplois pour rejoindre le niveau du début de 2001. L'importance relative de l'industrie automobile au sein de l'emploi total demeure donc très faible par rapport au niveau observé au début des années 2000 (graphique 8). Il en ressort néanmoins que la reprise de l'emploi au sein de l'industrie automobile a été nettement moins prononcée que celle observée dans la production. Depuis le creux cyclique de 2009, le volume de production de l'industrie automobile a augmenté de 109 %, passant du simple au double. Or, le nombre d'emplois au sein de l'industrie n'a progressé que de 24 % depuis son creux de 2009. Si l'on suppose que le nombre d'heures travaillées en moyenne par chacun des

**GRAPHIQUE 7**
**La dépendance de l'économie canadienne à l'industrie automobile s'est amenuisée**

Importance relative de la fabrication de produits automobiles\* dans le PIB réel canadien



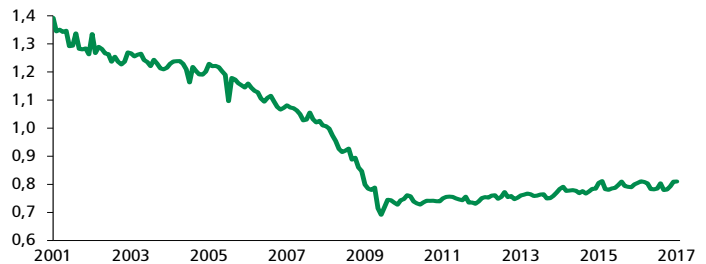
\* Véhicules, pièces et éléments de carrosserie.

Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

**GRAPHIQUE 8**
**L'emploi dans l'industrie automobile demeure anémique**

Importance relative de l'industrie automobile\* dans l'emploi total au Canada

En %



\* Véhicules, pièces et éléments de carrosserie.

Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

travailleurs n'a pas trop changé entre les deux périodes<sup>1</sup>, on peut conclure de cet écart que la productivité des travailleurs s'est améliorée significativement au sein de l'industrie automobile canadienne. Il s'agit évidemment d'une bonne nouvelle pour la compétitivité des entreprises canadiennes étant donné la forte concurrence étrangère.

**Une industrie surtout concentrée en Ontario**

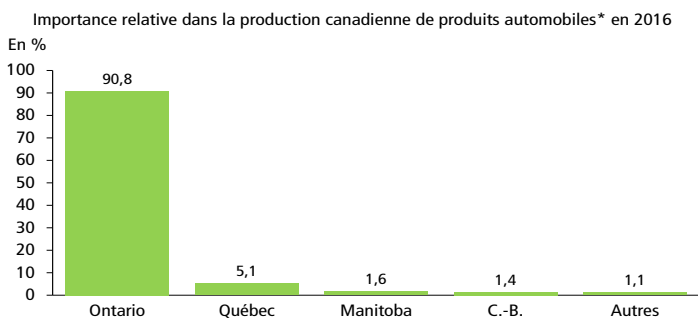
En raison de sa proximité géographique avec les grands centres de production aux États-Unis, l'Ontario représente une proportion importante de l'ensemble de l'industrie automobile canadienne. Certains fabricants de pièces, de camions ou d'autobus sont présents dans d'autres provinces, mais l'Ontario accueille les principales usines de l'industrie<sup>2</sup>. Ainsi, l'Ontario

<sup>1</sup> En réalité, le nombre d'heures travaillées par chaque employé aurait même diminué un peu, ce qui améliorerait encore plus le bilan au chapitre de la productivité. En utilisant des données incomplètes de Statistique Canada, la moyenne des heures hebdomadaires travaillées des salariés rémunérés à l'heure (incluant les heures supplémentaires) dans l'industrie automobile était de 39,6 heures en 2009, comparativement à 38,3 heures en 2016.

<sup>2</sup> Fiat Chrysler, Ford, General Motors, Honda et Toyota ont des usines de montage de véhicules automobiles en Ontario.

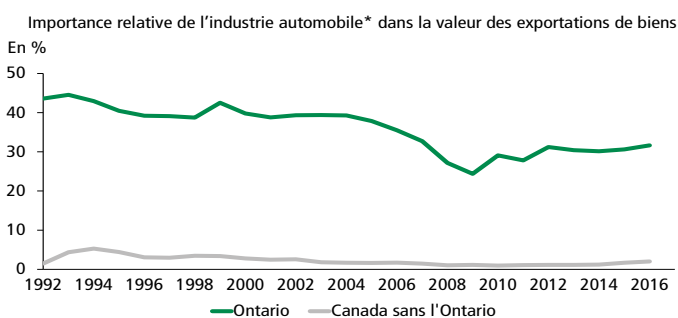
représentait en 2016 plus de 90 % de l'ensemble de la production canadienne de produits automobiles (graphique 9). La fabrication de véhicules et de pièces automobiles représente près de 2,5 % du PIB réel de l'Ontario, comparativement à seulement 1 % pour l'ensemble du Canada. Il va sans dire que l'industrie de l'automobile est le plus important secteur manufacturier en Ontario. De plus, l'industrie de l'automobile a une grande influence sur le commerce extérieur de la province. Malgré les difficultés des dernières années, les secteurs de la fabrication de véhicules automobiles, de pièces et d'éléments de carrosserie représentaient plus de 30 % de l'ensemble des exportations de biens de l'Ontario en 2016 (graphique 10). En comparaison, l'importance relative de ces secteurs dans les exportations de biens des autres provinces n'était que de 2 %.

### GRAPHIQUE 9 L'industrie canadienne de l'automobile est principalement concentrée en Ontario



\* Véhicules, pièces et éléments de carrosserie.  
Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

### GRAPHIQUE 10 L'industrie automobile occupe une place importante dans le commerce international de l'Ontario



\* Véhicules, pièces et éléments de carrosserie.  
Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

La principale destination des exportations ontariennes de produits automobiles est évidemment les États-Unis. L'État du Michigan était la destination d'un peu plus de la moitié des exportations de l'industrie automobile ontarienne vers les États-Unis en 2016 (soit 57 %), suivi par la Californie (32 %), l'Ohio (2 %) et l'Indiana (2 %). À l'inverse, la principale provenance des importations de l'industrie automobile ontarienne venant des États-Unis était le Michigan (30 %), l'Ohio (13 %), l'Indiana (11 %) et Kentucky (8 %).

### Un avenir incertain...

Même si son poids relatif a quelque peu diminué au cours des dernières années, l'industrie automobile demeure importante pour l'économie canadienne, en particulier en Ontario. Le secteur devra toutefois affronter de nombreux défis au cours des prochaines années. En plus d'un ralentissement de la demande nord-américaine dans les mois à venir, le contexte concurrentiel demeurera extrêmement exigeant, ce qui fait craindre pour l'avenir à long terme de plusieurs usines au pays. De plus, le futur incertain de l'ALÉNA amène de l'incertitude, même si on se doute bien qu'une forme quelconque de libre-échange se poursuivra au moins pour l'industrie de l'automobile en raison de sa grande interdépendance au commerce entre le Canada et les États-Unis.

Plusieurs investissements ont néanmoins été annoncés récemment, notamment à l'usine de Ford à Windsor ainsi que dans les usines de GM à Oshawa et à St. Catharines, ce qui sauve les meubles pour encore quelques années. Mais qu'en sera-t-il d'ici quelques décennies? Quelle sera l'ampleur des changements technologiques au sein de l'industrie automobile au cours des prochaines années et quelle sera la place du Canada dans ces bouleversements? Bref, beaucoup de questions et peu de certitude.

**Benoit P. Durocher**, économiste principal