



Automne 1989 (Vol. 1, N° 2) numéro d'article 1

L'industrie automobile canadienne de 1978 à 1986

Michel Côté

Au début des années 80, l'industrie automobile nord-américaine semblait s'effondrer sous le triple choc de la flambée des prix du pétrole de 1979, de la perte d'une part de son marché aux mains des fabricants d'outre-mer et de la pire récession depuis la Deuxième Guerre mondiale. Tant au Canada qu'aux États-Unis, les ventes des modèles nord-américains diminuaient fortement, des usines étaient fermées, des travailleurs étaient mis à pied et les profits diminuaient au point où l'un des quatre Grands [▼1](#) vacillait au bord de la banqueroute.

Au milieu des années 80, une remarquable reprise de l'industrie automobile s'entamait. En raison d'investissements massifs, de nouvelles techniques de gestion et de l'aide du gouvernement, les assembleurs et les fabricants de pièces amélioraient la productivité de leurs opérations et la qualité de leurs produits. La production et les ventes des modèles nord-américains augmentaient et les assembleurs reprenaient une partie de la part du marché qu'ils avaient perdue, à mesure que leurs gammes de produits restructurés gagnaient l'approbation des consommateurs. Une reprise économique forte et soutenue entraînait des profits record.

Si ces résultats sont impressionnants, les avantages qu'en a retiré la main-d'œuvre de l'industrie automobile le sont moins. Aux États-Unis, le niveau de l'emploi a augmenté par rapport au creux atteint durant la récession de 1981-1982, mais il n'a toujours pas rejoint le sommet enregistré à la fin des années 70. La rémunération moyenne a régressé devant l'inflation. Au Canada, l'emploi atteint actuellement des niveaux record mais, comme aux États-Unis, la rémunération a diminué en termes réels.

Le présent article décrit la performance de l'industrie automobile canadienne de 1978 à 1986. Cette étude s'appuie sur les résultats du Recensement annuel des manufactures, que viennent compléter des données tirées d'autres sources. On compare aussi les expériences canadienne et américaine. Les résultats pour les

États-Unis proviennent principalement de l'Enquête annuelle des manufactures menée par le Bureau of the Census.

L'industrie automobile canadienne en 1986

L'industrie canadienne des véhicules automobiles est constituée de trois composantes principales: (1) les assembleurs d'automobiles, d'autobus, de châssis de camions et de tracteurs routiers; (2) les fabricants de pièces et accessoires pour véhicules automobiles; et (3) les fabricants de carrosseries de camions et d'autobus, de remorques d'usages commercial et non commercial et de maisons mobiles. Pour simplifier le texte, on parlera par la suite d'assemblage, de pièces et de remorques lorsqu'on fera référence à ces composantes. Les composantes des pièces et des remorques sont subdivisées en plusieurs sous-branches connexes. (Voir "[L'industrie automobile: définition des composantes](#)".)

La plus grande industrie manufacturière du Canada

En 1986, les fabricants d'automobiles ont livré pour \$38.5 milliards de produits de propre fabrication, soit 15% de toutes les livraisons de biens fabriqués cette année-là ([tableau 1](#)). Cela représente \$4 milliards de plus que l'industrie alimentaire, qui est la deuxième plus importante industrie manufacturière. Les opérations d'assemblage constituaient 63 % des livraisons de l'industrie automobile, les pièces 34 % et les remorques 3 % seulement. Près de 90 % des livraisons de propre fabrication de l'industrie automobile provenaient de l'Ontario.



Tableau 1 **Industrie automobile canadienne: caractéristiques choisies, 1986**

Source : Recensement annuel des manufactures.

L'industrie automobile est aussi l'une des plus importantes industries canadiennes d'exportation: en 1984, elle représentait 40 % des livraisons à l'exportation de toutes les industries manufacturières ^{▼2}. La proportion des livraisons de l'industrie automobile destinées à l'extérieur du Canada était près de trois fois supérieure à la moyenne établie pour l'ensemble du secteur manufacturier: 75 % contre 27 %. En fait, deux des composantes de l'industrie automobile - l'assemblage et les pièces - produisent surtout pour le marché de l'exportation: en 1984, 82 % des livraisons de l'assemblage et 67 % de celles des pièces étaient destinées aux autres pays. Cela s'explique par la rationalisation progressive de la production des quatre Grands à l'échelle nord-américaine après la signature du Pacte de l'automobile en 1965. (En 1967, seulement 35 % des livraisons de produits de propre fabrication étaient exportées par les composantes de l'assemblage et des pièces.) La composante des remorques, qui produit principalement pour le marché

intérieur, a exporté seulement 13 % de sa production en 1984.

Une industrie de grandes usines

Plus de la moitié de tous les salariés de l'industrie automobile travaillent dans des établissements employant plus de 1,000 travailleurs ([tableau 2](#)). En 1986, General Motors à Oshawa et à St. Catharines, Ford à Oakville et Chrysler à Windsor avaient des usines de plus de 5,000 salariés. À l'exception de l'usine GM de Ste-Thérèse au Québec, tous les établissements employant plus de 1,000 salariés étaient en Ontario.



Tableau 2 Industrie automobile canadienne: caractéristiques choisies de la main-d'œuvre, 1986

Source : Recensement annuel des manufactures.

Avec près de 152,000 salariés, l'industrie automobile est le deuxième plus grand employeur du secteur manufacturier, après l'alimentation. Plus de 56 % de sa main-d'œuvre est employée par les fabricants de pièces, 35 % par les assembleurs et moins de 9 % par les fabricants de remorques ([tableau 2](#)). L'industrie automobile est de loin le plus important employeur du secteur manufacturier en Ontario, province où se concentre 88 % de sa main-d'œuvre.

La majeure partie de la main-d'œuvre de l'industrie automobile est constituée de cols bleus ^{▼3} masculins. Leur part y est plus forte que dans l'ensemble des industries manufacturières. Les femmes sont sous-représentées tant chez les cols bleus que chez les cols blancs: seulement 19 % des travailleurs de production et 22 % des employés d'administration sont des femmes. On peut attribuer la sous-représentation des femmes aux composantes de l'assemblage et des remorques: seulement 3 % des cols bleus du premier groupe et 7 % du deuxième groupe sont des femmes. Par contre, dans la composante des pièces, les femmes, avec 31 % de la main-d'œuvre, occupent une proportion supérieure à la moyenne, plus particulièrement dans les sous-branches d'assemblages de câbles électriques (77 %) et de fabrication d'accessoires en matière textile (61 %).

Des rémunérations supérieures à la moyenne

Les frais de personnel de l'industrie totalisaient \$4.8 milliards en 1986, le plus haut montant du secteur manufacturier. Les cols bleus gagnaient en moyenne \$12.94 de l'heure, soit 12 % de plus que pour l'ensemble des industries manufacturières ([tableau 3](#)). L'éventail des gains horaires était toutefois important au sein de l'industrie automobile: les travailleurs de la sous-branche des moteurs et des pièces

de moteur gagnaient 36 % de plus que la moyenne du secteur manufacturier alors que ceux des assemblages de câbles électriques avaient 27 % de moins que la moyenne.



Tableau 3 **Industrie automobile canadienne: caractéristiques choisies de la rémunération, 1986**

Source : Recensement annuel des manufactures.

Les cols blancs gagnaient \$39,100 en 1986, un salaire de 14 % supérieur à la moyenne du secteur manufacturier. Là encore, ce sont les employés de la sous-branche des moteurs et des pièces de moteur qui se classent premiers touchant des salaires de 33 % supérieurs à la moyenne du secteur, alors que ceux de la fabrication de maisons mobiles étaient au bas de l'échelle (24 % sous la moyenne).

La rémunération des femmes est relativement élevée. Les résultats du Recensement de la population de 1986 indiquent que les femmes travaillant dans l'industrie automobile sont mieux payées que celles des autres branches du secteur manufacturier. Les femmes qui ont travaillé à temps plein tout au long de 1985 ont gagné en moyenne \$20,400, soit 15 % de plus que le salaire des femmes de l'ensemble du secteur ▼⁴ ([tableau 4](#)). L'avantage salarial des femmes était plus important dans les postes de col bleu que dans les postes de col blanc.



Tableau 4 **Revenus moyens d'emploi des travailleurs à temps plein occupés toute l'année*, 1985**

Source : Recensement de la population (voir [note 4](#))

** 40 à 52 semaines.*

Même si elles étaient mieux rémunérées en termes relatifs, les femmes qui travaillaient à temps plein dans l'industrie tout au long de 1985 ont malgré tout reçu, en moyenne, \$11,400 ou 36 % de moins que les hommes. Les différences sont beaucoup moins importantes dans les composantes de l'assemblage et des remorques, mais elles le sont plus dans la composante des pièces, sous-branche dans laquelle travaillent la plupart des femmes.

Cette différence de salaires entre les femmes et les hommes s'explique en partie par le fait que les femmes travaillant dans l'industrie automobile sont concentrées dans les postes qui paient moins. Par

exemple, 71 % des femmes cols blancs occupaient des emplois de bureau, avec un salaire moyen en 1985 de \$20,900; 57 % des hommes occupaient des postes soit de gestion, soit de génie ou sciences, avec des revenus moyens de \$48,300 et de \$36,800. Les femmes cols bleus avaient des revenus relativement plus élevés parce que 70 % d'entre elles étaient employées dans des postes plus payants, soit ceux de fabrication, de montage et de réparation de produits. Mais même dans ce cas, elles gagnaient 34 % de moins que les hommes.

Importants intérêts étrangers

En 1986, 92 % des ventes étaient faites par des entreprises sous contrôle étranger ([tableau 5](#)). Le niveau de contrôle étranger peut influencer la structure des professions de l'industrie automobile au Canada car bon nombre de tâches administratives et financières, ainsi que les activités de développement, sont effectués par les sociétés-mères aux États-Unis ou outre-mer. Les activités canadiennes de recherche et de développement internes semblent être peu importantes. Statistique Canada ne publie pas de chiffres sur les dépenses consacrées par l'industrie à la recherche et au développement. Toutefois, il publie les dépenses pour l'ensemble du groupe du matériel de transport, qui comprend l'industrie des véhicules automobiles. Ces chiffres donnent des dépenses totalisant \$479 millions en 1986. L'industrie des aéronefs et des pièces d'aéronefs dépensait 77 % de cette somme, ce qui laisse seulement \$111 millions pour toutes les autres industries du groupe⁵, y compris, en plus de l'industrie automobile, celles du matériel ferroviaire roulant, de la construction et de la réparation de navires et d'embarcations, de la fabrication de motoneiges et de véhicules tous terrains.



Tableau 5 Proportion des ventes faites par les entreprises sous contrôle étranger, 1986

Source : Loi sur les déclarations des corporations et des syndicats ouvriers

Performances de l'industrie au Canada et aux États-Unis

La part canadienne de l'industrie automobile nord-américaine s'est accrue depuis 1978. La récession de 1981-1982 a frappé plus durement l'industrie américaine et, depuis, la croissance a été plus énergique au Canada. Les différences entre les deux pays sont importantes. La valeur des livraisons de fabrication propre (mesurées en dollars de 1981) a diminué de 21 % au Canada entre 1978 et 1982, alors qu'aux États-Unis elle a baissé de 39 %⁶. Mais en 1986, les livraisons canadiennes dépassaient de 39 % le sommet de 1978 tandis que les livraisons américaines étaient toujours de 9 % inférieures. Au Canada, le

nombre de voitures et de camions produits était légèrement plus élevé en 1986 qu'en 1978; aux États-Unis, le niveau de 1986 accusait un retard de 2 millions de véhicules.

Les producteurs outre-mer ont progressivement augmenté leur part du marché canadien des véhicules neufs, atteignant 25 % en 1986. Malgré cette pénétration et malgré la récession économique, le nombre de voitures et de camions produits au Canada a dépassé tous les ans depuis 1978 le nombre de véhicules neufs achetés par les Canadiens, le surplus étant destiné au marché américain. En 1986, la production de véhicules surpassait de 22 % les ventes au Canada. Aux États-Unis, durant cette même période, la production était continuellement en-dessous des ventes.



Graphique **Taux de chômage, Canada**

Indice de production de véhicules automobiles Les livraisons manufacturières et l'emploi dans l'industrie de véhicules automobiles, Canada, 1986 Variations de l'emploi dans l'industrie de véhicules automobiles, 1978-1986.

L'emploi a augmenté au Canada mais diminué aux États-Unis

L'industrie automobile canadienne a été plus durement touchée que les autres industries manufacturières par le double impact de la flambée des prix du pétrole et de la récession de 1981-1982. Le nombre de chômeurs a rapidement augmenté, passant de 6.4 % de la main-d'œuvre de l'industrie en 1978 à 15.3 % en 1982. En 1980, un tiers de tous les travailleurs du secteur manufacturier qui étaient sans emploi en raison de mises à pied appartenaient à l'industrie automobile. Toutefois, la situation s'est vite renversée. En 1984, l'emploi dans l'industrie dépassait son niveau de 1978 ([tableau 6](#)). Le taux de chômage avait baissé à 6.5 % en 1986, alors que pour l'ensemble des industries manufacturières il était de 8.8 %. Entre 1978 et 1986 les effectifs de cols bleus ont augmenté de 12 % tandis que ceux de cols blancs ont baissé légèrement.



Tableau 6 Industries automobiles canadiennes et américaines: statistiques comparatives

Source : Canada, Recensement annuel des manufactures et États-Unis, A nnuual Survey of Manufactures

Dans l'industrie automobile américaine, le nombre de salariés a diminué de 20 %, tombant de plus d'un million en 1978 à 845,000 en 1986. Le nombre de cols bleus a diminué de 22 % et celui de cols blancs, de 11 %.

L'emploi a enregistré une baisse pour les trois composantes de l'industrie automobile américaine. Pour une diminution totale de 217,000 emplois entre 1978 et 1986, 54 % provenait de la composante des pièces, 36 % de l'assemblage et 10 % des remorques. Au Canada, la composante des remorques a aussi enregistré une baisse alors que la plus grande partie de la hausse se produisait dans la composante des pièces.

Les travailleurs des deux pays ont vu leur rémunération moyenne diminuer. Bien que le salaire annuel moyen des employés d'administration ait augmenté de 3 % entre 1978 et 1986, les taux horaires des travailleurs de production de l'industrie automobile canadienne (mesurés en dollars de 1981⁷) ont diminué de 5 %. Aux États-Unis les salaires des cols bleus (en dollars américains de 1981) ont diminué de 2 % seulement; par contre, ceux des cols blancs ont baissé de 8 %. Il n'y avait que deux exceptions à cette évolution: les cols blancs canadiens de l'assemblage ont reçu des augmentations salariales de 7 % et les cols bleus américains de l'assemblage ont vu leur taux horaire augmenter de 1 %.

Les dépenses en immobilisation ont contribué fortement à la reprise de l'industrie

La reprise de l'industrie automobile canadienne peut être attribuée en partie à la hausse appréciable des dépenses en immobilisation. Entre 1978 et 1986, l'industrie a dépensé plus de \$7.3 milliards (en dollars de 1981) en construction, machines et outillage neufs ([tableau 7](#))⁸, ce qui est trois fois la somme qu'elle avait dépensée au cours des neuf années précédentes. D'importants investissements de General Motors dans ses usines Autoplex d'Oshawa et des fabricants japonais et coréens dans de nouvelles usines d'assemblage au Québec et en Ontario ont porté en 1986 les dépenses à un chiffre record de \$2.2 milliards, ce qui représente 17 % de toutes les dépenses en immobilisation du secteur manufacturier. Bon nombre de facteurs ont pu encourager les fabricants outre-mer à établir de nouvelles usines au Canada, dont l'appréciation du yen japonais, les restrictions volontaires de l'exportation de véhicules automobiles du Japon au Canada et l'imposition d'un tarif sur les importations de véhicules automobiles en provenance des pays en voie de développement.



Tableau 7 Dépenses en immobilisation par industrie, Canada et États-Unis, 1978-1986

Source : Canada, *Enquête sur les dépenses en immobilisation et en réparation et États-Unis, Annual Survey of Manufactures*

Aux États-Unis, les dépenses en immobilisation par l'industrie automobile totalisaient \$53 milliards entre 1978 et 1986 (dollars américains de 1981), environ trois-quarts de plus que celles des neuf années précédentes. Les États-Unis bénéficiaient des investissements directs des Japonais dès 1982, année où Honda a commencé la production à son usine d'assemblage en Ohio. Nissan, Toyota, Mazda et d'autres fabricants ont ensuite emboîté le pas ou ont annoncé leur intention de le faire.

Augmentation de la productivité dans les deux pays

La productivité des cols bleus de l'industrie automobile a augmenté depuis 1978. En 1986, elle était supérieure de 11 % au Canada et de 14 % aux États-Unis [▼9](#). Toutefois, entre 1985 et 1986, la productivité américaine augmentait alors que la canadienne diminuait, la baisse la plus forte étant observée dans la sous-branche de l'assemblage. La diminution de la productivité canadienne traduit une baisse de 2 % des livraisons de propre fabrication associée à une hausse de 3 % des heures de cols bleus payées. Aux États-Unis, les livraisons ont diminué de 1 % mais les heures de travail ont baissé encore plus (de 4 %).

Le prochain défi

La réponse de l'industrie automobile nord-américaine à la conjoncture économique du début des années 80 et à la concurrence des importations d'outre-mer a porté fruit, mais les résultats ont été inégaux. Aux États-Unis, la production et l'emploi ont remonté depuis le creux de la récession, mais la reprise n'a pas atteint le sommet d'après-guerre de 1978. L'industrie canadienne a eu plus de succès que l'industrie américaine, dépassant les niveaux atteints en 1978 pour sa part de la production et pour l'emploi, même si la croissance de la productivité canadienne en 1986 ralentissait.

Un nouveau défi se pose maintenant à l'industrie: s'adapter à la présence de plus en plus importante en Amérique du Nord de nouvelles usines d'assemblage des fabricants asiatiques. En 1986, une de ces usines au Canada et trois aux États-Unis avaient une capacité annuelle globale estimée à près de 900,000 véhicules. En 1989, onze usines de ce genre seront en activité et leur capacité est estimée à plus de 2 millions de véhicules [▼10](#). Avec de nouvelles activités sur une si grande échelle, il semble probable qu'au cours de la prochaine décennie l'industrie automobile subisse de profondes transformations.

L'industrie automobile: définition des composantes

Deux versions de la Classification des Activités Économiques ou des Industries (CAÉ/CTI) sont utilisées pour la présente analyse. On se sert de la CTI de 1980 pour examiner la structure de l'industrie automobile de 1986 et de la CAÉ de 1970 pour évaluer le rendement de l'industrie pendant la période allant de 1978 à 1986. La CAÉ de 1970 ne donne pas les détails pour les sous-branches de la composante des pièces et elle exclut de l'industrie automobile les fabricants de pièces en matière plastique et d'accessoires en matière textile.

L'utilisation de ces deux classifications influence quelque peu les statistiques de la présente étude. Ainsi, selon la CTI de 1980, il y avait 152,000 employés dans l'industrie automobile en 1986 alors que selon la CAÉ de 1970, il y en avait 134,000. Malgré tout, les conclusions de l'article ne sont pas touchées de manière significative par ces différences.

Certaines activités, qui pourraient être considérées comme faisant partie de l'industrie automobile, ont été exclues. C'est ainsi que les fabricants de pneus le sont parce que la Loi sur la statistique, afin de protéger la confidentialité, interdit de publier les résultats d'enquête qui pourraient permettre d'identifier des entreprises ou des compagnies particulières. De plus, certains établissements fabriquant des biens, comme des batteries pour les automobiles ou des pare-brise de verre, sont exclus parce qu'ils sont classés dans des industries qui produisent toute une gamme de biens qui n'ont aucun lien avec la production de véhicules automobiles.

L'industrie canadienne, selon la CTI de 1980, comprend les groupes suivants:

Assemblage

3231 Fabrication de véhicules automobiles

Pièces

3251 Moteurs et pièces de moteur de véhicules automobiles

3252 Assemblages de câbles électriques pour véhicules automobiles

3253 Pièces embouties pour véhicules automobiles

3254 Pièces pour systèmes de direction et de suspension pour véhicules automobiles

3255 Roues et freins pour véhicules automobiles

3256 Pièces et accessoires en matière plastique pour véhicules automobiles

3257 Accessoires en matière textile pour véhicules automobiles

3259 Autres ensembles, pièces et accessoires pour véhicules automobiles

Remorques

3241 Carrosseries de camions et d'autobus

3242 Remorques d'usage commercial

3243 Remorques d'usage non commercial

3244 Maisons mobiles

Les données des États-Unis sont classées selon la classification type des industries américaine de 1972. Comme pour le Canada, les fabricants de pneus sont exclus.

L'industrie automobile américaine comprend les groupes suivants:

Assemblage

3711 Véhicules automobiles et carrosseries de voitures

Pièces

3465 Pièces embouties pour automobiles

3714 Pièces et accessoires pour véhicules automobiles

Remorques

3713 Carrosseries de camions et d'autobus

3715 Remorques de camions

3716 Maisons motorisées produites sur châssis achetés

Notes

Note 1

Les quatre Grands de l'automobile sont General Motors, Ford, Chrysler et American Motors. La compagnie Chrysler a absorbé American Motors en 1987.

Note 2

Les chiffres pour l'exportation se fondent sur les résultats de l'Enquête sur la destination des livraisons des manufacturiers, qui est menée à l'occasion comme supplément au Recensement des manufactures. Cette enquête fait état du niveau des exportations par industrie plutôt que par bien exporté, comme c'est le cas pour les statistiques mensuelles sur le commerce extérieur. L'enquête a été menée pour la première fois en 1967, puis en 1974, 1979 et 1984.

Note 3

Les termes cols bleus, travailleurs rémunérés à l'heure et travailleurs de production sont utilisés ici comme synonymes. Il en va de même pour les termes cols blancs, employés et employés d'administration.

Note 4

Les données du Recensement de la population sont utilisées dans la présente étude pour illustrer les différences entre la rémunération des femmes et celle des hommes. Les données sur la rémunération tirées de cette source sont différentes de celles du Recensement des manufactures en raison des méthodes utilisées. Le lecteur est aussi prié de prendre note que les données sur la rémunération du Recensement de la population ne correspondent pas nécessairement à la profession et à l'industrie déclarées. L'emploi déclaré est celui occupé au moment du recensement (3 juin 1986) ou, si la personne ne travaillait pas à cette époque, celui qui a été occupé le plus longtemps à partir de janvier 1985.

Note 5

Les chiffres de la recherche et du développements ont tirés de Statistiques sur la recherche et le développement industriels, 1986, tableau 4.

Note 6

Les livraisons américaines ont été ajustées pour tenir compte de l'inflation par l'indice implicite de prix du produit intérieur brut (1982 = 100) recalculé sur la base de 1981. Les livraisons canadiennes ont été ajustées par l'indice implicite de prix du produit intérieur brut (1981 = 100).

Note 7

La rémunération au Canada et aux États-Unis a été ajustée pour tenir compte de l'inflation par l'indice de prix à la consommation. L'indice américain (1967=100) a été recalculé sur la base de 1981.

Note 8

Les dépenses canadiennes en immobilisation de construction ont été ajustées pour tenir compte de l'inflation séparément des dépenses en machines et outillage, et les résultats ont été additionnés. L'indice implicite de prix des investissements des entreprises en construction non résidentielle a servi à ajuster les dépenses en construction. L'indice implicite de prix des investissements des entreprises en machines et outillage a servi à ajuster les dépenses en machines et outillage. Les dépenses américaines en immobilisation ont été ajustées par l'indice implicite de prix des investissements intérieurs bruts fixes non résidentiels du secteur privé, recalculé sur la base de 1981.

Note 9

La valeur ajoutée par heure de travail de production payée est exprimée en dollars de 1981. La valeur ajoutée canadienne a été ajustée par l'indice implicite de prix du produit intérieur brut (1981=100). La valeur ajoutée américaine a été ajustée par l'indice implicite de prix du produit intérieur brut (1982=100), recalculé sur la base de 1981.

Note 10

Pour plus de renseignements sur les nouvelles usines d'assemblage asiatiques, voir [Industrie, Sciences et Technologie Canada](#), Rapport sur l'industrie automobile canadienne pour 1985 et 1986.

Références

- STATISTIQUE CANADA. *Industries du matériel de transport, 1986. Recensement des manufactures* (42-251 B).
- STATISTIQUE CANADA. CTI 3200. *Industries du matériel de transport, 1986. Recensement annuel des manufactures* (42-251).
- STATISTIQUE CANADA. *Dépenses en immobilisation et réparation, sous-industries manufacturières*, Canada, Perspectives 1980 et les années ultérieures (61-214).
- STATISTIQUE CANADA. *Loi sur les déclarations des corporations et des syndicats ouvriers - Partie 1*. CANSIM matrices 007166 et 007167.
- STATISTIQUE CANADA. *Indices implicites de prix du produit intérieur brut (1981 =100)*. CANSIM matrice 006633.
- STATISTIQUE CANADA. *Statistiques sur la recherche et le développement industriels*, 1986 (88-202).
- STATISTIQUE CANADA. *Statistique des investissements - Sous-industries manufacturières*, Canada, 1960-1977 (61-518).
- STATISTIQUE CANADA. *Industries manufacturières du Canada: niveaux national et provincial*, 1978 et les années ultérieures (31-203).
- STATISTIQUE CANADA. *Ventes de véhicules automobiles neufs* (63-007),
- INDUSTRIE, SCIENCES ET TECHNOLOGIE CANADA. *Rapport sur l'industrie canadienne de*

l'automobile en 1985. Ottawa, 1987. Voir aussi le rapport pour 1986 publié en 1988.

- ASSOCIATION DES FABRICANTS DE VÉHICULES AUTOMOBILES AU CANADA. *Production mensuelle de véhicules automobiles au Canada*. CANSIM matrice 000079.
- ÉTATS-UNIS. Department of Commerce (Bureau of the Census). *Annual Survey of Manufactures. Statistics for Industry Groups and Industries*. Washington, D.C., 1978 et les années ultérieures.
- ÉTATS-UNIS. Department of Commerce (Bureau of Economic Analysis). *Business Statistics, 1986: A Supplement to the Survey of Current Business*. Washington, D.C., décembre 1987.
- ÉTATS-UNIS. Department of Commerce (Bureau of Economic Analysis). *The Income and Product Accounts of the United States, 1929-82: Statistical Tables*. Washington, D.C., septembre 1986.
- ÉTATS-UNIS. Department of Commerce (Bureau of Economic Analysis). *Survey of Current Business*. Washington, D.C., mensuel.
- ÉTATS-UNIS. Department of Labor. *Indice des prix à la consommation (É.-U.) (1967=100)*. CANSIM matrice 000337.

Références des graphiques

Taux de chômage Canada: Enquête sur la population active.

Indice de production de véhicules automobiles: Canada, Association des fabricants de véhicules automobiles du Canada; É.-U., Survey of Current Business.

Les livraisons manufacturières et l'emploi dans l'industrie de véhicules automobiles, Canada, Recensement annuel des manufactures.

Variation de l'emploi dans l'industrie de véhicules automobiles, 1978-1986: Canada, Recensement annuel des manufacturières; É.-U., Annual Survey of Manufactures.

Auteur

Michel Côté est au service de la Division de l'analyse des enquêtes sur le travail et les ménages de Statistique Canada.

Source

L'emploi et le revenu en perspective, Automne 1989, Vol. 1, n° 2 (n° 75-001-XPf au catalogue de Statistique Canada).



Tableau 1

Industrie automobile canadienne: caractéristiques choisies, 1986

	Établissements		Valeur des livraisons de propre fabrication		% provenant de l'Ontario
	Nombre	Nombre moyen de salariés	Millions de \$	%	
Toutes les industries manufacturières	38,380	47	253,411	...	54
Industrie automobile	897	169	38,510	100	90*
Assemblage	26	2,059	24,287	63	88
Pièces et accessoires	560	152	12,922	34	97
Moteurs et pièces de moteur	46	338	3,364	9	99
Assemblages de câbles électriques	35	161	398	1	x
Pièces embouties	86	141	2,103	5	99
Systèmes de direction et de suspension	32	158	663	2	x
Roues et freins	49	136	925	2	94
Pièces en matière plastique	91	123	1,264	3	89
Accessoires en matière textile	19	341	959	2	99
Autres	202	112	3,247	8	97
Carrosseries de camions, d'autobus et de remorques	311	42	1,302	3	52*
Carrosseries de camions et d'autobus	124	38	418	1	47
Remorques d'usage commercial	82	57	477	1	66
Remorques d'usage non commercial	88	31	320	1	51
Maisons mobiles	17	51	88	-	x

Source: Recensement annuel des manufactures.

* Représente la valeur minimale possible (estimée pour la présente étude).

Tableau 2

Industrie automobile canadienne: caractéristiques choisies de la main-d'oeuvre, 1986

	Nombre (‘000)	Tous les salariés			Travailleurs de la production	
		% dans des établissements de plus de 1,000 salariés	% de femmes	% en Ontario	% de tous les salariés	% de femmes
Toutes les industries manufacturières	1,809	14	26	52	75	24
Industrie automobile	152	51*	20	88*	82	19
Assemblage	54	97	6	86	78	3
Pièces et accessoires	85	30*	30	95	85	31
Moteurs et pièces de moteur	16	76*	14	99	86	14
Assemblages de câbles électriques	6	-	70	95*	83	77
Pièces embouties	12	10*	20	98	87	19
Systèmes de direction et de suspension	5	25*	21	86*	82	19
Roues et freins	7	-	15	92	80	12
Pièces en matière plastique	11	-	45	91	87	46
Accessoires en matière textile	6	62*	57	99	88	61
Autres	23	30	28	95	84	28
Carrosseries de camions, d’autobus et de remorques	13	-	10	46*	83	7
Carrosseries de camions et d’autobus	5	-	10	41	87	7
Remorques d’usage commercial	5	-	7	60	76	2
Remorques d’usage non commercial	3	-	15	43	86	13
Maisons mobiles	1	-	13	3*	87	11

Source: Recensement annuel des manufactures.

** Les données réelles ne sont pas publiées. Comme approximation, on s'est servi d'une estimation à partir de données publiées sur la distribution des établissements par tranche de taille à l'aide du point milieu de la tranche de taille.*

Tableau 3

Industrie automobile canadienne: caractéristiques choisies de la rémunération, 1986

	Rémunération totale	Salaire horaire moyen des cols bleus	Salaire annuel des cols blancs
	\$ millions	\$	\$
Toutes les industries manufacturières	48,749	11.60	34,300
Industrie automobile	4,828	12.94	39,100
Assemblage	2,066	14.06	42,800
Pièces et accessoires	2,466	12.49	37,100
Moteurs et pièces de moteur	582	15.78	45,700
Assemblages de câbles électriques	110	8.47	32,500
Pièces embouties	348	12.47	38,000
Systèmes de direction et de suspension	153	12.86	39,500
Roues et freins	190	12.22	35,500
Pièces en matière plastique	239	9.24	30,800
Accessoires en matière textile	198	13.36	35,800
Autres	646	12.37	35,700
Carrosseries de camions, d'autobus et remorques	295	10.52	30,500
Carrosseries de camions et d'autobus	105	10.34	28,900
Remorques d'usage commercial	116	11.31	29,000
Remorques d'usage non commercial	57	9.68	38,900
Maisons mobiles	17	10.00	25,900

Source: Recensement annuel des manufactures.

Tableau 4

Revenus moyens d'emploi des travailleurs à temps plein occupés toute l'année*, 1985

	Nombre de personnes milliers	Revenus moyens d'emploi		
		Toutes les professions	Cols bleus	Cols blancs
		\$		
Hommes				
Toutes les industries manufacturières	1,191	29,800	26,700	35,900
Industrie automobile	111	31,800	29,900	38,300
Assemblage	51	34,200	32,800	40,400
Pièces	50	30,800	28,500	37,900
Remorques	10	24,100	21,800	31,600
Femmes				
Toutes les industries manufacturières	400	17,700	15,500	20,300
Industrie automobile	26	20,400	19,400	22,600
Assemblage	5	26,500	25,400	27,800
Pièces	20	19,100	18,500	21,000
Remorques	1	18,500	18,100	18,700

Source: Recensement de la population (voir note 4).

** 40 à 52 semaines.*

Tableau 5

Proportion des ventes faites par les entreprises sous contrôle étranger, 1986

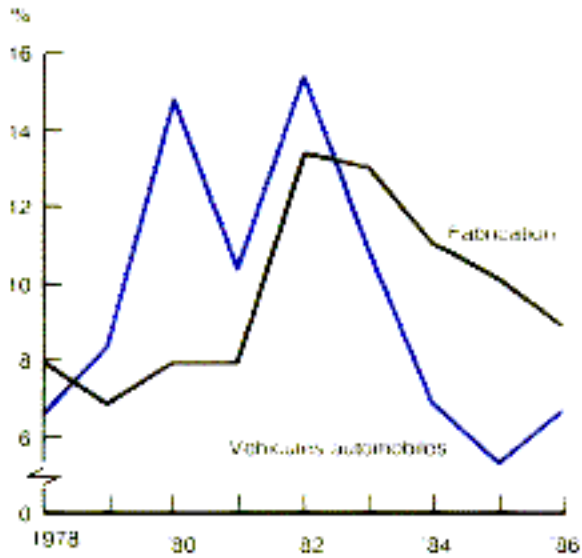
	Toutes les entreprises sous contrôle étranger	Quatre plus importantes entreprises sous contrôle étranger
	%	
Industrie automobile	92	78
Assemblage, pièces et accessoires*	94	80
Carrosseries de camions et d'autobus et remorques	23	19

Source: Loi sur les déclarations des corporations et des syndicats ouvriers.

** Exclut les sous-branches des pièces en matière plastique et des accessoires en matière textile.*

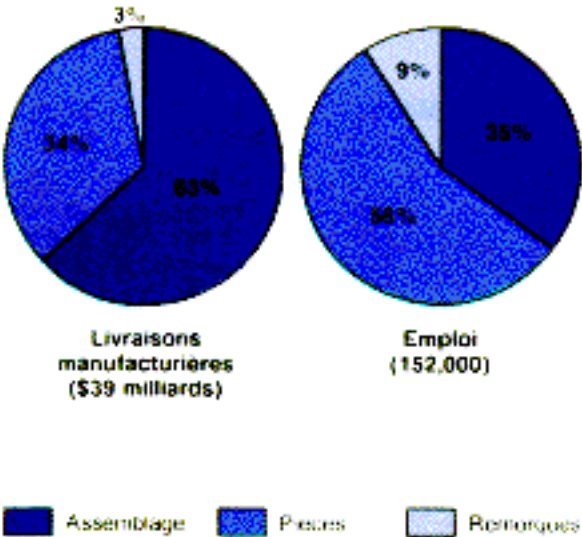
Taux de chômage, Canada

L'industrie a été gravement touchée au début des années quatre-vingts, mais la reprise a été rapide



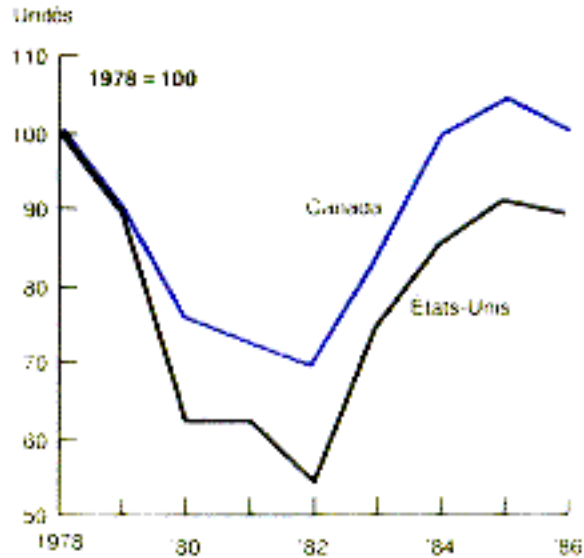
Les livraisons manufacturières et l'emploi dans l'industrie de véhicules automobiles, Canada, 1986

L'assemblage représente presque les deux-tiers des livraisons mais la majorité des effectifs travaillent dans l'industrie des pièces.



Indice de production de véhicules automobiles

La baisse de production n'était pas aussi abrupte au Canada, et la reprise a eu plus de succès.



Variations de l'emploi dans l'industrie de véhicules automobiles, 1978-1986

L'emploi dans l'assemblage et les pièces a augmenté au Canada mais regressed aux États-Unis.

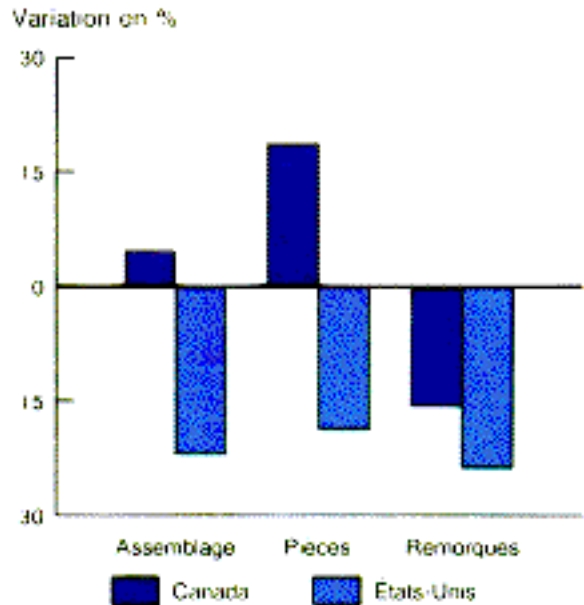


Tableau 6

Industries automobiles canadiennes et américaines: statistiques comparatives

	Livraisons de propre fabrication*	Total	Travailleurs de production	Employés d'administration	Salaire horaire moyen des travailleurs de production	Salaire annuel moyen des employés d'administration
	Millions de \$ CAN de 1981	Milliers	Milliers	Milliers	\$ CAN de 1981	\$ CAN de 1981
Canada						
1978	21,055	123	97	26	10.54	29,000
1979	19,901	123	97	26	10.47	28,700
1980	16,251	106	81	25	10.57	27,800
1981	16,766	107	83	24	10.35	27,300
1982	16,695	100	76	24	10.09	25,900
1983	20,660	109	86	23	10.27	27,700
1984	27,006	128	102	26	10.24	29,000
1985	29,664	137	111	26	10.50	29,400
1986	29,217	134	109	25	10.00	29,800
	Millions de \$ É.-U. de 1981	Milliers	Milliers	Milliers	\$ É.-U. de 1981	\$ É.-U. de 1981
États- Unis						
1978	185,803	1,062	883	179	12.61	33,700
1979	169,624	1,018	836	181	12.26	31,900
1980	123,967	815	645	170	12.26	30,300
1981	125,942	791	637	154	12.20	29,200
1982	113,766	706	560	146	11.75	28,100
1983	143,535	755	611	145	11.79	30,100
1984	168,203	865	708	157	11.48	31,000
1985	171,647	871	713	158	12.30	31,200
1986	169,998	845	685	160	12.33	31,100

Source: Canada, Recensement annuel des manufactures et États-Unis, Annual Survey of Manufactures.

* Sont incluses dans les chiffres américains, en plus des livraisons de propre fabrication, des sorties telles des produits achetés et revendus sans transformation.

Tableau 7

Dépenses en immobilisation par industrie, Canada et États-Unis, 1978-1986

	Canada		États-Unis	
	Toutes les industries manufacturières	Industrie automobile	Toutes les industries manufacturières	Industrie automobile
	millions de \$ CAN de 1981		millions de \$ É.-U. de 1981	
1978	6,819	325	72,075	6,312
1979	7,619	518	73,869	6,178
1980	10,094	1,005	76,962	6,649
1981	12,739	972	78,632	8,959
1982	10,738	398	69,619	4,416
1983	8,340	581	58,480	2,361
1984	8,392	414	70,663	4,458
1985	10,586	923	78,136	6,461
1986	13,148	2,206	72,365	7,465

Source: Canada, Enquête sur les dépenses en immobilisation et en réparation et États-Unis, Annual Survey of Manufactures.