



La Compagnie

Ford du Canada Limitée est une société ouverte canadienne, filiale de Ford Motor Company, de Dearborn (Michigan). La société américaine détient 90 % des actions de Ford du Canada, admises à la cote de la Bourse de Toronto.

Ford du Canada construit des voitures et des camions à deux usines de montage à Oakville et une à St. Thomas (Ontario); la Compagnie produit aussi des moteurs à son usine de moteurs d'Essex, à Windsor; elle moule des pièces de moteurs en aluminium à son usine de coulée d'Essex, à Windsor et des pièces de fonte de fer à sa fonderie de Windsor; enfin, elle fabrique du verre automobile à Niagara Falls.

La Compagnie exploite un centre national (à Brampton, en Ontario) et six centres régionaux de distribution de pièces, ainsi que sept bureaux régionaux des ventes à travers le Canada. Sa Division des tracteurs et de l'équipement possède des bureaux régionaux à Regina et Oakville, ainsi que des entrepôts à Regina et Brampton.

Son Centre d'approvisionnement des marchés extérieurs, installé à Windsor (Ontario), fournit à diverses sociétés affiliées et aux concessionnaires monteurs de Ford à travers le monde des véhicules complètement démontés, des ensembles et des pièces.

La vente des voitures, camions et tracteurs de Ford du Canada est assurée par un réseau national de 632 concessionnaires pour les voitures et camions, et de 120 concessionnaires pour les tracteurs.

Par ailleurs, la Compagnie possède, en propriété exclusive, des filiales exploitant en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Afrique du Sud.

Les sociétés affiliées à Ford du Canada comprennent: Ensite Limited, qui détient des participations dans les usines d'Essex et exploite à Windsor deux usines de moteurs et de pièces de moteurs; Crédit Ford du Canada Limitée, qui offre des moyens de financement de gros et de détail aux concessionnaires pour les voitures, camions et tracteurs Ford; Philco-Ford du Canada Limitée, qui produit des ensembles électroniques pour automobiles à Markham (Ontario); et Ford Glass Limited, de Toronto, qui fabrique des verres architecturaux pour les marchés résidentiels et commerciaux.

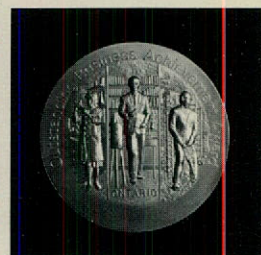
Points saillants

Ford du Canada Limitée

	1983	1982
Résultats d'exploitation (en millions)		
Ventes de voitures, de camions et de tracteurs (en milliers de véhicules)	764	697
Augmentation (diminution) par rapport à l'exercice précédent	9,6 %	(1,6)%
Ventes en dollars	8 581 \$	7 336 \$
Augmentation par rapport à l'exercice précédent	17,0 %	1,8 %
Bénéfice (perte) avant impôts	222 \$	(30)\$
Augmentation (diminution) par rapport à l'exercice précédent	252	(13)
Bénéfice (perte) net	153	(108)
Augmentation (diminution) par rapport à l'exercice précédent	261	(9)
Situation financière (en millions)		
Fonds de roulement négatif	87 \$	147 \$
Avoir des actionnaires	737	584
Total de l'actif	2 257	2 116
Dépenses en immobilisations:		
Terrains et installations	153	117
Outillage spécial	102	113
Chiffres par action (en dollars)		
Bénéfice (perte) net:		
Premier trimestre	(1,13)\$	(5,15)\$
Deuxième trimestre	4,48	(1,15)
Troisième trimestre	4,86	0,13
Quatrième trimestre	10,19	(6,82)
Exercice entier	18,40 \$	(12,99)\$
Avoir des actionnaires	88,80	70,41
Effectif et salaires		
Effectif moyen	33 500	34 700
Salaires et charges sociales (en millions)	959 \$	956 \$

COUVERTURE:

Les employés de la deuxième usine de moteurs de Windsor. Leur comité de participation des employés, sous la direction de Hank Hunt (chapeau), a été choisi par la Chambre de Commerce comme lauréat de la Mention spéciale pour réalisations exceptionnelles (Outstanding Business Award) en raison de leur initiative qui leur a permis de maintenir l'usine de matriage des tôles lorsque la production de moteurs a pris fin. Leur programme d'amélioration de la qualité et d'économie de coûts leur a permis de conserver 83 emplois initialement et a mené à d'autres productions et à la création de 800 autres emplois.



1983 – L'année du redressement



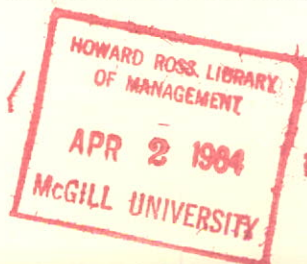
Ford du Canada a lancé plus de nouveaux véhicules et de groupes motopropulseurs que tout autre constructeur nord-américain.

Les véhicules les plus aérodynamiques et de qualité supérieure de l'Amérique du Nord ont été fabriqués par Ford en 1983.

Au Canada, la production de Ford s'est fortement accrue en 1983 et l'emploi est retourné au niveau de 1979.

Ford du Canada a réalisé des profits quasi inégalés au cours de l'exercice et a réinvesti des sommes considérables dans d'autres nouveaux produits et technologies afin de conserver une situation forte et concurrentielle.

1984 marque le 80^e anniversaire de Ford au Canada; un jalon important qui souligne un engagement de longue date de la part de Ford à investir et à créer des emplois dans les pays où nous vendons nos produits.



Message aux actionnaires

Votre Compagnie a connu un redressement marquant en 1983, redressement qui avait été prévu dans le rapport annuel de l'an dernier et dont chaque employé a raison d'être fier.

Au cours de 1983, la Compagnie a poursuivi ses placements à l'égard de l'amélioration de la qualité et de la technologie de pointe et elle a mis sur le marché un bon nombre de nouvelles voitures de taille moyenne, notamment les nouvelles Thunderbird et Cougar, ainsi que la Tempo et la Topaz qui sont construites à l'usine de montage d'Oakville; elle a également introduit les Bronco II et Ranger 4 X 4 sur le marché des camions compacts en rapide expansion, et dans le secteur des voitures de grand luxe, la toute nouvelle Continental Mark VII.

L'accueil enthousiaste de ces nouveaux produits et l'affermissement du marché nord-américain ont entraîné des augmentations importantes de la production afin de satisfaire à la demande du marché. Ces facteurs ainsi que nos programmes continus visant le contrôle des coûts et l'amélioration de la productivité et de la qualité ont mené à une année des plus productives :

- Des ventes consolidées en 1983 de 8 600 000 000 \$, soit une augmentation de 1 200 000 000 \$ par rapport à 1982.
- Un bénéfice net consolidé de 153 000 000 \$; soit une amélioration de 261 000 000 \$ par rapport à la perte de 108 000 000 \$ en 1982.
- Un bénéfice net consolidé par action de 18,40 \$, comparativement à une perte de 12,99 \$ en 1982.
- Des ventes consolidées de 764 000 unités, comparativement à 697 000 en 1982.

Affectation des bénéfices

Ces résultats favorables doivent néanmoins être interprétés dans une certaine perspective. Les profits sont nécessaires afin de rétablir l'équilibre financier de la Compagnie surtout face à une concurrence internationale croissante et à la nature cyclique de notre entreprise.

Au cours de l'exercice, la Compagnie a complété des programmes très importants de réoutillage et d'expansion à l'usine de montage d'Oakville en vue de la production des toutes nouvelles voitures de taille moyenne, Tempo et Topaz, et à l'usine de montage de St. Thomas, en vue du montage des modèles de grande taille, Crown Victoria et Grand Marquis.

Ces placements accompagnés d'autres programmes en 1983 ont totalisé 290 000 000 \$ et

ont fait passer à 1 200 000 000 \$ les placements de Ford au Canada au cours des cinq derniers exercices.

Au début de 1983, 1 600 employés de Ford étaient en disponibilité pour une période indéfinie. À la fin de l'exercice, 300 employés seulement demeuraient mis à pied indéfiniment et Ford du Canada avait repris son niveau d'emploi de 1979, soit 16 100 employés.

Perspectives pour 1984

L'exercice qui vient de se terminer a été très encourageant pour Ford du Canada et je suis persuadé que l'accroissement des ventes amorcé en 1983 non seulement se poursuivra en 1984, mais accélérera.

Mon optimisme s'appuie sur le fait que les éléments clé d'une économie saine se sont bien établis. La confiance et les dépenses du consommateur continueront à s'accroître, le produit national brut devrait augmenter de plus de trois pour cent, les taux d'inflation et d'intérêt devraient se stabiliser et nous entrevoyons une hausse du nombre de Canadiens qui ont un emploi.

L'industrie canadienne de l'automobile poursuivra son expansion et je prévois que les ventes de voitures augmenteront de plus de dix pour cent par rapport aux niveaux de ventes améliorés de l'an dernier et dépasseront 900 000 unités.

De leur côté, les ventes de camions devraient être davantage soutenues grâce à une augmentation prévue d'environ 26 pour cent qui portera leur total à 300 000 unités.

Les importations et la politique du gouvernement

Une question a encore un effet sur le rendement à court et à long terme non seulement de Ford du Canada mais aussi de l'ensemble de l'industrie nord-américaine; il s'agit de la présence soutenue des véhicules importés sur notre marché, en particulier ceux qui arrivent du Japon.

Le gouvernement fédéral a reçu du groupe de travail de l'industrie automobile, une liste de recommandations qui assureraient, si elles étaient mises en application, la participation juste et équitable à l'industrie canadienne de l'automobile, non seulement des constructeurs canadiens mais aussi des constructeurs étrangers.

La recommandation principale se veut une politique industrielle stipulant que tous les constructeurs de véhicules qui vendent au



Quelques-uns parmi les 16 000 employés de Ford du Canada et le président de la Compagnie, Kenneth W. Harrigan. Il affirme qu'ils ont «raison d'être fiers» du redressement marquant de la Compagnie en 1983.

Canada prennent le même engagement à l'égard de la production et du contenu local que les autres constructeurs prennent actuellement sous l'empire du Pacte de l'automobile.

Sans cette politique, le Canada doit absorber une perte inévitable de production et d'emplois aux mains des constructeurs étrangers. Tous les constructeurs qui vendent sur le marché canadien étant tenus de suivre les mêmes règles, le Canada pourrait s'attendre à un gain de 80 000 emplois directement liés à l'industrie automobile et de 50 000 autres emplois dans les industries secondaires.

80^e anniversaire

Ford du Canada terminera sa 80^e année d'exploitation le 17 août 1984. Le succès de la Compagnie au cours de ces 80 années est

attribuable, en grande partie, à l'initiative, au dévouement et à la compétence de ses employés, de ses fournisseurs et de ses concessionnaires.

Nous avons accepté de nombreux défis dans le passé et nous pouvons nous attendre à en relever davantage à l'avenir. Je crois que Ford du Canada dispose des ressources nécessaires pour croître et prospérer dans le climat concurrentiel du marché.

Le Président et chef de la direction,

Kenneth W. Harrigan
Oakville, le 30 mars 1984

Exposé des activités

Vente de voitures et de camions

En 1983, le nombre de voitures vendues a augmenté de 18 %, passant de 713 000 en 1982 à 842 000. Les voitures importées ont représenté 30,1 % du marché total, soit une baisse par rapport à 33,8 % en 1982.

Les ventes au détail de voitures de Ford du Canada se sont élevées à 128 000 en 1983, soit une hausse de 13,7 % par rapport à 1982, et la part du marché de l'automobile de la Compagnie a été de 15,2 %, comparativement à 15,8 % l'an dernier.

Le volume des ventes et la part du marché de Ford du Canada se sont améliorés de façon soutenue en 1983 grâce au lancement et à la disponibilité accrue de nouveaux modèles.

Au cours du premier semestre, la Compagnie a vendu au détail 61 000 voitures, soit 3,5 % de moins que pour la même période en 1982, et sa part du marché a été de 14 %, comparativement à 16,6 % au cours de la même période l'an dernier.

Le succès remporté par les nouvelles Thunderbird, Cougar, Tempo et Topaz, lancées au cours du premier semestre de 1983, ainsi que la performance qu'ont connue les Ford LTD et les Mercury Marquis, mises sur le marché au cours de l'automne précédent, ont eu des effets considérables sur le chiffre d'affaires de la Compagnie au cours du deuxième semestre de 1983.

Au cours du quatrième trimestre, la Compagnie a lancé la toute nouvelle Continental Mark VII aérodynamique, la Mustang SVO au maniement et aux caractéristiques hautes-performances ainsi qu'une gamme variée de nouveaux groupes motopropulseurs à moteur diesel et turbo.

Les ventes au détail au second semestre de 1983 se sont élevées à 67 000 véhicules et représentent 16,5 % du marché pour cette période, comparativement à une part de 14,9 % pour le second semestre de 1982.

Le nombre de camions vendus en 1983 a augmenté de 15,8 %, passant de 205 000 en 1982 à 238 000.

Les ventes de camions de Ford du Canada ont suivi une courbe similaire à celle des ventes de voitures en 1983. Au cours des six premiers mois, elles n'ont augmenté que de 3,5 % par rapport à 1982, mais ont accusé une croissance prononcée de 50,5 % au cours du deuxième semestre. Les ventes de camions pour l'année complète ont atteint 68 000 véhicules, soit une hausse de 24 % par rapport aux 55 000 camions vendus en 1982, la part du marché de la Compagnie passant de 26,7 % à 28,7 %.

Les pick-up Ford ont été les meneurs de l'industrie, au-delà de 33 000 unités ayant été vendues, soit 16 % de plus qu'en 1982. Les ventes de 13 200 pick-up Ranger de Ford ont représenté une hausse de 74 % en 1983.

Au niveau du marché canadien, l'économie d'essence continue de jouer un rôle important au moment de l'achat et huit modèles de la Compagnie se sont classés parmi les 20 modèles 1984 les plus économiques au Canada, soit plus que tout autre constructeur, tant canadien qu'étranger.

Ford du Canada procédera, au cours de la prochaine année, au lancement de la Merkur XR4ti à allure aérodynamique et sportive et de la toute nouvelle Aerostar en versions mini-fourgon et break.

Division des tracteurs et de l'équipement

De nouveaux produits et des programmes inédits à l'intention des consommateurs ont aidé Ford du Canada à accroître sa part du marché des tracteurs et à poursuivre l'expansion de son réseau national de concessionnaires de tracteurs et d'équipement.

La Compagnie a vendu au détail 1 800 unités au cours de 1983, ce qui représente 9,2 % du marché total qui ne compte que 19 000 unités vendues. Il s'agissait de la quatrième année consécutive de diminution du marché et du plus bas volume depuis 1945. La compression du prix des denrées agricoles et les coûts élevés de production ont été des facteurs permettant d'expliquer la chute de la demande dans le secteur agricole alors que les taux d'intérêt élevés ont retardé les mises en chantier et fait baisser les ventes de tracteurs industriels.

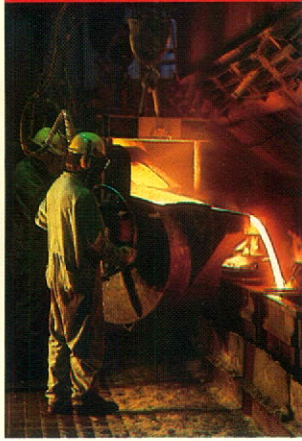
La nomination de 18 nouveaux concessionnaires – la plupart situés dans l'ouest du Canada – a porté le nombre de concessionnaires membres du réseau national des concessionnaires de tracteurs et d'équipement Ford à 120 et a accru l'effectif de vente juste à temps pour le lancement d'une gamme variée de nouveaux produits : des tracteurs diesels de moins de 30 chevaux-vapeur, des nouveaux modèles de taille moyenne, et une nouvelle série de quatre modèles TW de plus de 100 chevaux-vapeur.

Réseau national de distribution de pièces et de service après-vente

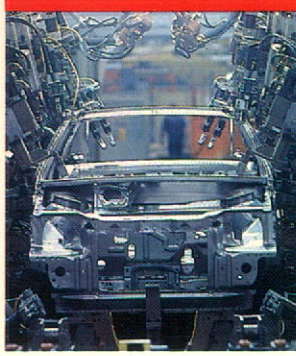
Les ventes de pièces et d'accessoires ont baissé au cours du premier semestre de 1983 mais se sont améliorées de façon importante au cours des six derniers mois, et se situaient à la fin de l'exercice à deux pour cent



Un véhicule prototype donne un aperçu du mini-fourgon Aerostar 1985 de Ford. Il pourra accueillir sept adultes ou aura une charge utile de 138,8 pieds cubes.



Du fer fondu à 2650 degrés (F) est versé dans des moules à la fonderie de Windsor. L'usine fabrique des blocs-moteurs, des vilebrequins et des culasses.



Tout équipement automatisé n'est pas nécessairement robotisé. Cet appareil servant à l'assemblage de la carrosserie fixe et soude diverses pièces de la carrosserie en une seule opération automatisée.



Des robots soudent les carrosseries des Tempo et Topaz à l'usine de montage d'Oakville.

Un programme de réoutillage et de modernisation de 115 000 000 \$, dont 2 000 000 \$ sont destinés au perfectionnement et au recyclage des employés, a transformé l'usine, qui existe depuis 30 ans, en une des usines de montage les plus modernes de Ford.

Ford du Canada a investi 255 000 000 \$ au Canada au cours de 1983, ce qui porte le total à 1 200 000 000 \$ au cours des cinq derniers exercices.

près du niveau de 1982. Ce chiffre des ventes découle d'une meilleure conjoncture économique au cours de la deuxième moitié de l'année et de campagnes promotionnelles dynamiques mises en oeuvre tout au long de l'année.

Encore une fois en 1983, une chute importante des dépenses au titre de la garantie a démontré la qualité des véhicules construits par Ford. Le coût réel du service de garantie a fléchi de 27 pour cent durant 1983.

Ford du Canada et ses concessionnaires se sont engagés à devenir les chefs de file de l'industrie de l'automobile pour ce qui est de la satisfaction des clients et, à cette fin, un certain nombre de programmes ont été instaurés : ces programmes incluent un nouveau système informatisé pour le traitement rapide des réclamations dans le cadre des garanties et un programme intitulé "Service de qualité" conçu dans le but d'améliorer les relations entre le concessionnaire et le client grâce à un meilleur perfectionnement du personnel ainsi qu'à des procédés et des politiques améliorés. La Compagnie a lancé la carte Lincoln qui fournit aux propriétaires de Lincoln Continental, de Town Car et de Continental Mark VII 1984 une protection de 36 mois, kilométrage illimité, quant à la garantie et à l'entretien.

Des méthodes sont en train d'être mises au point afin de pouvoir utiliser le réseau informatique des concessionnaires et des systèmes de courrier électronique pour mieux répondre aux questions des propriétaires Ford.

Les ventes des divers programmes d'entretien prolongé ont accusé une hausse. Au cours de l'exercice, un acheteur sur quatre a acheté un programme le proté-

geant à long terme contre les réparations coûteuses imprévues.

Concessionnaires

Les concessionnaires Ford et Lincoln-Mercury à travers le Canada ont connu une reprise marquée de leurs affaires durant 1983, les profits atteignant presque des niveaux record. Trente-huit nouveaux concessionnaires ont été nommés au cours de l'exercice.

Trois concessionnaires Ford et Lincoln-Mercury, auxquels on a rendu hommage pour leurs réalisations commerciales exceptionnelles parmi tous les concessionnaires d'automobiles et leur engagement au sein de la collectivité, se sont vus décerner la mention "Concessionnaire de qualité" du magazine Time pour 1983 : Murray Koch, Koch Mercury Sales, Edmonton (Alberta); Jack Mathews, Jack Mathews Garage Ltd., New Liskeard (Ontario) et Len Sanci, Oak-Land Mercury Sales Ltd., Oakville (Ontario). Jack Mathews a été choisi par la suite parmi les 11 gagnants provinciaux pour recevoir la prestigieuse mention nationale.

De plus, 184 concessionnaires Ford et Lincoln-Mercury ont reçu la Mention d'Honneur de Ford du Canada pour s'être distingués par leur succès commercial remarquable, la rentabilité de leur établissement, la qualité de leurs services pièces détachées et après-vente, et leurs services à la clientèle au cours de 1983.

Effectif

À la fin de l'exercice, l'effectif canadien de la Compagnie comptait 13 000 salariés horaires et 3 100 autres salariés, soit 16 100 personnes au total ou 12,6 pour cent de plus qu'à la fin de l'exercice 1982. Par ailleurs, 201 salariés horaires et 99 autres

salariés étaient encore en disponibilité pour une période indéterminée.

Ford a versé au Canada 557 000 000 \$ en salaires et charges sociales en 1983.

Par ailleurs, 511 employés ont pris leur retraite. La Compagnie a versé, au cours de l'exercice, à 6 561 retraités ou conjoints survivants, des prestations de retraite s'élevant à 43 200 000 \$.

Douze membres du personnel ont reçu, en 1983, les primes à l'initiative les plus élevées, y compris une voiture neuve, dans le cadre du programme de primes à l'initiative. D'autres primes s'élevant à 244 500 \$ ont été données à 482 autres membres du personnel qui ont participé au programme.

Au cours de l'exercice, 272 employés ont suivi des cours dans des universités ou des établissements d'enseignement technique, professionnel ou secondaire, dans le cadre du programme de remboursement des frais de scolarité de la Compagnie.

Quatre bourses d'études universitaires à temps complet et six bourses d'études à temps partiel ont été décernées à des fils et des filles d'employés en 1983, dans le cadre du programme de bourses d'études Ford. Depuis que ce programme a été créé, il y a 19 ans, 161 bourses d'études à temps complet et 71 bourses d'études à temps partiel ont été accordées.

Participation des employés/gestion par consultation

Les efforts en vue de favoriser la participation des employés à l'analyse des problèmes liés au travail et à la prise de décision s'amplifient partout dans toute la Compagnie.



La qualité du pick-up Ford Ranger a été jugée égale ou supérieure à tout autre camion, tant canadien qu'étranger, en 1983. Voici le Ranger XLT pour 1984.



La qualité est un élément prioritaire à l'usine de camions de l'Ontario. Un sondage d'opinion auprès des clients a révélé une amélioration de la qualité de 41% en 1983.



Jack Mathews, concessionnaire Ford et Mercury à New Liskeard en Ontario, s'est vu décerner la mention nationale «Concessionnaire de qualité» du magazine Time. La mention reconnaît son rendement exceptionnel et son engagement au sein de la collectivité.



«Des employés soucieux de la qualité fabriquent des camions de qualité; voilà le slogan à l'usine de camions de l'Ontario à Oakville où Harry McMillan procède à une vérification de la qualité du nouveau pick-up F-250.

Nous tenons à souligner qu'un groupe d'employés de l'usine de moteurs de Windsor a été désigné par la Chambre de Commerce de l'Ontario lauréat de la Mention spéciale que cette dernière décerne annuellement pour réalisations exceptionnelles (Outstanding Business Achievement Award). Ces employés sont membres du groupe de participation des employés de Windsor et constituaient le seul groupe qui ait remporté ce prix. Ils ont été honorés pour un programme d'amélioration de la qualité et d'économie de coûts en sept points qui leur a permis de maintenir l'usine de matriçage des tôles qui devait fermer ses portes.

La Compagnie s'emploie à développer les programmes de participation à l'intention du personnel salarié dans ses divers autres établissements, y compris les bureaux régionaux de vente.

Australie

Ford d'Australie a consolidé sa position de chef de file du marché au cours de 1983, accroissant sa part du marché de voitures à 28,2 pour cent et celle des marchés combinés de voitures et de camions à 23,5 pour cent. Les ventes consolidées de Ford d'Australie se sont élevées à 138 000 véhicules, comparative-ment à 140 000 unités en 1982. L'industrie automobile australienne a vendu 568 000 véhicules, comparative-ment à 629 000 en 1982.

La Laser s'est classée au premier rang dans la catégorie des petites voitures pendant l'exercice et, à la fin de l'exercice, la nouvelle Telstar a dépassé les ventes mensuelles des berlines dans la catégorie très concurrentielle des voitures de taille moyenne à moteur de 2 litres. Telstar a aussi été nommée voiture de l'année en Australie par le magazine Wheels.

La gamme de camions Ford s'est affermie au cours de l'exercice avec l'introduction des moteurs Caterpillar dans les camions Cargo et dans les camions lourds LTL 9000.

Un bon nombre d'événements importants au chapitre des installations ont eu lieu en 1983, y compris l'ouverture de l'usine de moteurs à quatre cylindres, d'une valeur de 70 000 000 \$, à Geelong. L'usine, qui fabrique les moteurs de la Telstar, a été inaugurée par l'honorable Robert Hawke, premier ministre de l'Australie.

Une chaîne de soudage robotisée a été inaugurée à l'usine de matriçage de Geelong pour le soudage des pièces composantes de dessous de la carrosserie de la Laser et de la Telstar et un système de conception assistée par ordinateur et de fabrication assistée par ordinateur a été mis en exploitation au centre d'ingénierie des nouveaux produits de Ford d'Australie à Geelong.

Nouvelle-Zélande

Ford s'est encore classée au premier rang dans l'industrie pour ses ventes de voitures et pour l'ensemble des véhicules en 1983 avec la Laser qui continue à être la voiture la plus vendue au pays. Au milieu de l'exercice, la Telstar a été lancée pour remplacer la Cortina.

Les ventes de Ford et de l'ensemble de l'industrie ont fléchi au cours de la première moitié de l'exercice, mais elles ont connu une reprise pendant le second semestre. Les contrôles des salaires et des prix imposés par le gouvernement se sont poursuivis en 1983.

Ford a aussi dominé l'industrie dans la vente de tracteurs agricoles.

Afrique du Sud

Le marché sud-africain de voitures et de camions est demeuré

faible en 1983 en raison de la conjoncture économique défavorable. Ford d'Afrique du Sud a vendu 38 800 voitures pour occuper 14,2 pour cent du marché, soit une légère baisse par rapport à 1982. Les ventes de camions Ford sont passées de 14 800 en 1982 à 17 300 en 1983, soit 13 pour cent du marché des camions.

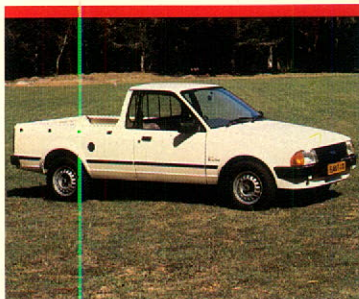
Le Bantam, pick-up d'une demi-tonne, conçu et construit sur place et dérivé de l'Escort, a été lancé pendant l'exercice et bien accueilli par le public et par la presse automobile.

L'événement le plus marquant à l'égard des produits a été le lancement de la Sierra et la retraite de son prédécesseur, la Cortina. La vente de la 300 000^e Cortina a conféré à cette voiture un record de ventes sans précédent au pays, dépassant les ventes de toutes les voitures construites en Afrique du Sud.

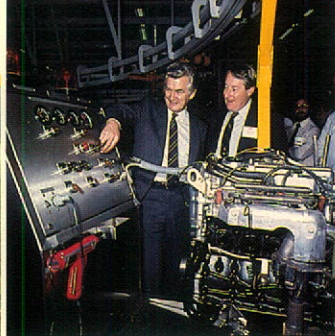
Ford d'Afrique du Sud a continué à donner la priorité à ses vastes programmes de logement, de formation et de santé à l'intention des Noirs en 1983. La Compagnie a lancé le développement d'une banlieue destinée aux Noirs à revenu moyen à Fordsville et une école secondaire locale a été "adoptée" dans le cadre d'un programme visant à fournir le matériel éducatif et sportif nécessaire. Un programme de logement à l'intention des Noirs à faible revenu a été inauguré à 84 emplacements qui ont été accordés à la Compagnie.

Affaires institutionnelles

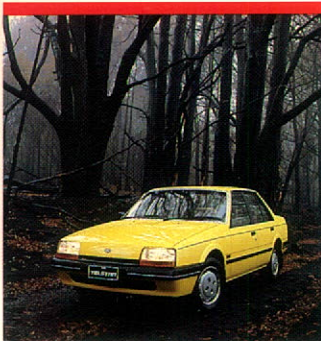
Au cours de l'exercice, Peter D. Curry a pris sa retraite à titre d'administrateur de la Compagnie après avoir siégé 13 années au Conseil. John A. Rhind de Toronto a été nommé au Conseil d'administration au mois d'août. M. Rhind est président du conseil et chef de la direction de La Confédération – Compagnie d'Assurance-Vie.



Le nouveau pick-up d'une demi-tonne, Bantam, qui s'inspire de l'Escort de Ford, a été lancé par Ford d'Afrique du Sud en 1983. Conçu et mis au point en Afrique de Sud, le nouveau véhicule est fabriqué pour les marchés intérieur et d'exportation.



Le Premier ministre, Robert Hawke (à gauche), et Bill Dix, administrateur délégué de Ford d'Australie, ont présidé à l'ouverture de l'usine de moteurs à quatre cylindres à Geelong.



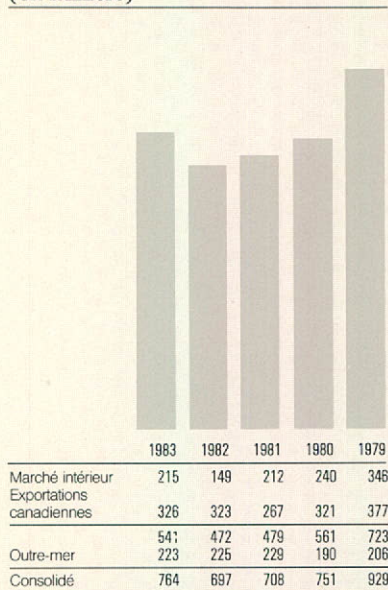
La nouvelle Telstar de Ford d'Australie a été lancée en 1983 et a été nommée «voiture de l'année» par le magazine Wheels.



Tony Ventresca, employé de l'usine de verre de Niagara Falls, prépare un pare-brise pour l'expédition. L'usine, qui installe une nouvelle chaîne automatisée de coupe du verre, de 2 000 000 \$, fabrique le verre automobile à titre d'équipement d'origine et pour le marché mondial des pièces de remplacement.

Véhicules vendus (en gros)

(en milliers)



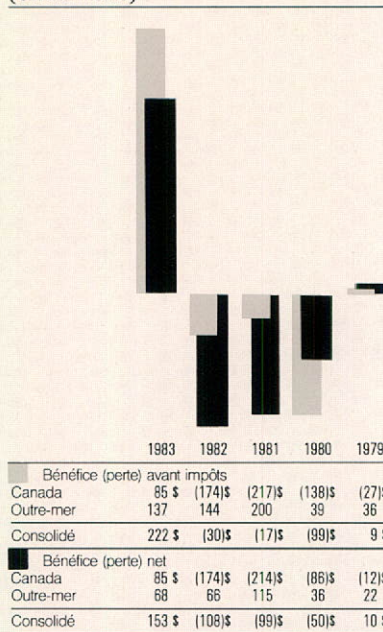
Les ventes consolidées de voitures, de camions et de tracteurs se sont élevées à 764 000 véhicules en 1983, soit 67 000 unités ou 10 % de plus qu'en 1982.

Au Canada, les ventes se sont établies à 215 000 véhicules en 1983, soit une hausse de 66 000 unités ou 44 % par rapport à 1982 et les niveaux des stocks des concessionnaires se sont accrus de 17 000 unités. À l'échelle de l'industrie, le volume des ventes de voitures a augmenté de 18 % et celui des camions s'est accru de 16 %. Pour les voitures, la pénétration de Ford est passée de 15,8 % en 1982 à 15,2 % en 1983, alors que, pour les camions, elle est passée de 26,7 % en 1982 à 28,7 %. Les ventes à Ford U.S. se sont élevées à 326 000 véhicules en 1983, sensiblement le même nombre qu'en 1982.

Les ventes totales des filiales d'outre-mer se sont établies à 223 000 véhicules en 1983, une baisse marginale par rapport à 1982. En Australie, les ventes ont atteint 138 000 véhicules, une baisse de 4 000 par rapport au chiffre record de 1982, et la part de la Compagnie dans le marché des automobiles est passée de 26 % en 1982 à 28 % en 1983. En Afrique du Sud, les ventes ont progressé de 3 000 véhicules ou 5 %; en Nouvelle-Zélande, elles ont baissé de 1 000 unités, soit 6 %.

Bénéfice (perte) avant impôts Bénéfice (perte) net

(en millions)



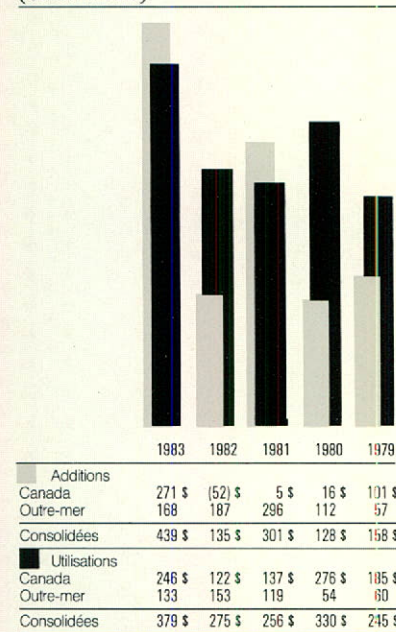
En 1983, la Compagnie a réalisé un bénéfice avant impôts de 222 000 000 \$ comparativement à une perte de 30 000 000 \$ en 1982. Le bénéfice consolidé après impôts en 1983 s'est établi à 153 000 000 \$ et comprend une récupération d'impôts extraordinaire de 33 000 000 \$ au Canada, comparativement à une perte de 108 000 000 \$ en 1982.

L'exploitation au Canada s'est soldée par un bénéfice net de 85 000 000 \$ en 1983, contre une perte de 174 000 000 \$ en 1982. Cette amélioration résulte de l'accroissement des ventes de véhicules aux concessionnaires canadiens, des ventes accrues de moteurs et de métal coulé à Ford U.S. et de la réduction des coûts de fabrication et de commercialisation qui ont été compensés, en partie, par les coûts accrus de l'ingénierie, de l'outillage et de la conversion des usines de montage d'Oakville et de St. Thomas.

Outre-mer, l'exploitation s'est soldée, en 1983, par un bénéfice net de 68 000 000 \$, contre 66 000 000 \$ en 1982. En Australie, la Compagnie a réalisé un bénéfice de 79 000 000 \$ contre 73 000 000 \$ en 1982. En Afrique du Sud, l'exploitation a enregistré une perte nette de 11 000 000 \$, soit à peu près la même qu'en 1982. En Nouvelle-Zélande, la Compagnie a atteint le point mort étant donné que le bénéfice après impôts a diminué de 5 000 000 \$ par rapport à 1982.

Additions et utilisations — fonds de roulement

(en millions)



Les additions au fonds de roulement ont été de 439 000 000 \$ en 1983, alors que l'utilisation du fonds de roulement s'est établie à 379 000 000 \$, pour une augmentation nette de 60 000 000 \$.

En 1983, les additions au fonds de roulement pour l'exploitation au Canada ont abouti à un solde de 271 000 000 \$ reflétant principalement le bénéfice d'exploitation, l'amortissement et les provisions pour l'amortissement de l'outillage. Les affectations de fonds au Canada ont atteint 246 000 000 \$, somme qui traduit surtout l'acquisition d'éléments d'actif pour la conversion de l'usine de montage de St. Thomas en fonction de la production des chaînes de voitures de grande taille, Crown Victoria et Grand Marquis, et des chaînes Tempo/Topaz à l'usine de montage d'Oakville, et le remboursement de la dette à long terme.

En 1983, les additions au fonds de roulement provenant des exploitations d'outre-mer se sont établies à 168 000 000 \$, somme qui provient essentiellement du bénéfice net d'Australie, du produit de la dette à long terme de l'Afrique du Sud, de l'amortissement de l'outillage et des provisions pour amortissement. Les utilisations de fonds de roulement en 1983 ont comporté des dépenses d'installations et d'outillage de 57 000 000 \$ en Australie et de 23 000 000 \$ en Afrique du Sud et le remboursement de la dette à long terme en Australie.

État consolidé des résultats (en millions)

Ford du Canada Limitée

Pour les exercices terminés le 31 décembre	1983	1982
Ventes	8 580,6 \$	7 335,6 \$
Frais d'exploitation		
Frais, sans les postes ci-dessous (note 2)	7 822,0	6 821,2
Commercialisation et administration (note 3)	280,8	284,8
Amortissement de l'outillage spécial	127,4	110,7
Autres amortissements	88,5	80,1
Régimes de retraite du personnel (note 4)	28,9	34,6
	8 347,6	7 331,4
Bénéfice d'exploitation	233,0	4,2
Autres charges – net (note 5)	10,7	34,5
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu et poste extraordinaire	222,3	(30,3)
Impôts sur le revenu (note 6)	102,4	77,5
Bénéfice (perte) avant poste extraordinaire	119,9	(107,8)
Poste extraordinaire – réduction des impôts sur le revenu exigibles affectés aux pertes d'exercices antérieurs	32,7	–
Bénéfice (perte) net	152,6 \$	(107,8)\$
Bénéfice (perte) par action avant poste extraordinaire (en dollars)	14,46 \$	(12,99)\$
Bénéfice (perte) net par action (en dollars)	18,40 \$	(12,99)\$

État consolidé des bénéfices non répartis (en millions)

Pour les exercices terminés le 31 décembre	1983	1982
Solde au 1 ^{er} janvier	570,6 \$	678,4 \$
Bénéfice (perte) net	152,6	(107,8)
Solde au 31 décembre	723,2 \$	570,6 \$

Les notes ci-jointes font partie des états financiers.

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires de
Ford du Canada Limitée,

Nous avons vérifié le bilan consolidé de Ford du Canada Limitée aux 31 décembre 1983 et 1982 ainsi que l'état consolidé des résultats, l'état consolidé des bénéfices non répartis et l'état consolidé de l'évolution de la situation financière pour les exercices terminés à ces dates. Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et ont comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière de la Compagnie aux 31 décembre 1983 et 1982 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués d'une manière uniforme.

Toronto, Canada,
Le 27 janvier 1984.

Clarkson Gordon
Comptables agréés

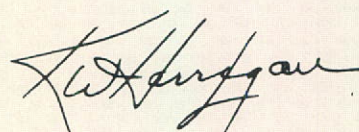
Bilan consolidé (en millions)

Ford du Canada Limitée

Aux 31 décembre	1983	1982
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse et titres négociables		
– au prix coûtant se rapprochant de la valeur marchande	223,3 \$	11,9 \$
Débiteurs (note 7)	260,3	276,9
Stocks (note 8)	723,8	789,7
Impôts sur le revenu payés d'avance et autres éléments d'actif	9,8	18,0
Total de l'actif à court terme	1 217,2	1 096,5
Placements et autres éléments d'actif		
Prêts et débiteurs non à court terme (note 7)	51,5	76,5
Participation dans des filiales concessionnaires et autres placements	39,0	27,1
Total des placements et des autres éléments d'actif	90,5	103,6
Immobilisations		
Terrains, bâtiments et équipement, déduction faite de l'amortissement (note 9)	679,4	620,4
Outillage spécial non amorti	269,5	295,2
Total des immobilisations	948,9	915,6
Total de l'actif	2 256,6 \$	2 115,7 \$
Passif et avoir des actionnaires		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 7)	1 004,2 \$	858,4 \$
Impôts sur le revenu et autres impôts et taxes à payer	180,5	153,8
Tranche de la dette échéant à moins d'un an	119,4	231,2
Total du passif à court terme	1 304,1	1 243,4
Passif à long terme et crédit reporté		
Charges à payer	84,3	70,0
Dette à long terme (note 10)	120,0	202,7
Impôts sur le revenu reportés	11,6	15,6
Total du passif à long terme et du crédit reporté	215,9	288,3
Avoir des actionnaires		
Capital		
Autorisé – nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale		
Émis – 8 294 800 actions	13,4	13,4
Bénéfices non répartis	723,2	570,6
Total de l'avoir des actionnaires	736,6	584,0
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	2 256,6 \$	2 115,7 \$

Les notes ci-jointes font partie des états financiers.

Au nom du Conseil:

 , administrateur

 , administrateur

État consolidé de l'évolution de la situation financière (en millions)

Ford du Canada Limitée

Pour les exercices terminés le 31 décembre	1983	1982
Fonds de roulement négatif – 1 ^{er} janvier	146,9 \$	7,2 \$
Additions au fonds de roulement		
Exploitation		
Bénéfice (perte) avant poste extraordinaire	119,9	(107,8)
Charges (produits) ne touchant pas le fonds de roulement		
Amortissement de l'outillage spécial	127,4	110,7
Autres amortissements	88,5	80,1
Impôts sur le revenu reportés	(4,0)	(4,1)
Divers	—	(3,1)
Total – Exploitation	331,8	75,8
Aliénation de terrains, de bâtiments et d'équipement	5,5	0,8
Produit de la dette à long terme	30,2	52,6
Diminution des prêts et débiteurs non à court terme	25,0	6,4
Augmentation des charges à payer non à court terme	14,3	—
Poste extraordinaire	32,7	—
Total – Additions	439,5	135,6
Utilisation du fonds de roulement		
Remboursement de la dette à long terme	112,9	37,4
Acquisitions d'outillage spécial	101,7	112,6
Acquisitions de terrains, de bâtiments et d'équipement	153,0	117,0
Divers – net	11,9	8,3
Total – Utilisation	379,5	275,3
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	60,0	(139,7)
Fonds de roulement négatif – 31 décembre	86,9 \$	146,9 \$
Augmentation (diminution) des composantes du fonds de roulement		
Actif à court terme		
Encaisse et titres négociables	211,4 \$	(51,1)\$
Débiteurs	(16,6)	(91,6)
Stocks	(65,9)	53,8
Impôts sur le revenu payés d'avance et autres éléments d'actif	(8,2)	(8,4)
Augmentation (diminution) de l'actif à court terme	120,7	(97,3)
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	145,8	(68,9)
Impôts sur le revenu et autres impôts et taxes à payer	26,7	47,4
Tranche de la dette échéant à moins d'un an	(111,8)	63,9
Augmentation (diminution) du passif à court terme	60,7	42,4
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	60,0 \$	(139,7)\$

Les notes ci-jointes font partie des états financiers.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Ford du Canada Limitée

1. Conventions comptables

Sont résumées ci-après certaines conventions comptables importantes que la Compagnie a adoptées pour l'établissement des états financiers consolidés. Ces conventions sont conformes aux principes comptables généralement reconnus, appliqués d'une manière uniforme.

Consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de Ford du Canada et de ses filiales en propriété exclusive, ainsi que sa quote-part de 50 % des comptes d'Essex Manufacturing, société en nom collectif constituée avec Ensité Limited, filiale en propriété exclusive de Ford U.S., qui fabrique des moteurs et des pièces coulées. Les filiales concessionnaires susceptibles d'être vendues à des commettants concessionnaires, ainsi que les autres placements, sont comptabilisés à leur valeur de consolidation.

Conversion des comptes exprimés en devises étrangères

La Compagnie convertit les comptes de ses filiales d'outre-mer en dollars canadiens à des taux comptables se rapprochant du cours du change réel.

La Compagnie suit la méthode temporelle de conversion, selon laquelle:

Les éléments d'actif et de passif monétaires (encaisse, titres négociables, débiteurs, placements, passif à court terme, charges à payer et dette à long terme) sont convertis au cours du change à la clôture de l'exercice.

Les éléments d'actif et de passif non monétaires (stocks, éléments d'actif payés d'avance, immobilisations et impôts sur le revenu reportés) sont convertis au cours du change à la date des opérations (cours d'origine).

Les produits et les charges sont convertis aux cours de l'exercice, exception faite de certains postes non monétaires dont le coût est établi au cours d'origine.

Les gains et les pertes provenant de fluctuations du change sont comptabilisés dans l'état des résultats au moment où ils se produisent.

Immobilisations

Les immobilisations figurent au coût d'acquisition, déduction faite des subventions gouvernementales, mais non des frais de transport et d'installation.

En général, l'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement décroissant à partir du mois au cours duquel le bien est utilisé. Ainsi, l'amortissement cumulé correspond à peu près aux deux tiers du coût d'un bien pendant la première moitié de sa durée d'utilisation prévue. Les principaux taux d'amortissement utilisés sont de 5 % pour les bâtiments et de 20 % pour l'équipement.

L'outillage spécial comprend notamment des matrices, des gabarits, des moules et des patrons, qui servent à la fabrication d'un produit déterminé et dont la durée d'utilisation correspond à celle du produit. Par frais d'outillage des modèles de 1982 et des années précédentes, on entend la quote-part revenant à la Compagnie de l'ensemble des frais nord-américains amortis sur la durée des modèles respectifs. Pour les modèles de 1983 et des années ultérieures, seule la fraction non amortie des frais d'outillage proprement canadiens figurera au bilan; la quote-part des frais d'outillage américains revenant à la Compagnie sera payée et passée en charges à tous les exercices.

Coûts des régimes de retraite

Les coûts des régimes de retraite, qui concernent les rentes et l'assurance-vie collective à l'égard des membres du personnel, sont comptabilisés dans les états financiers de l'exercice au cours duquel ils ont été constatés. Les charges relatives aux améliorations apportées aux prestations de retraite accordées par la Compagnie à son personnel au cours d'exercices antérieurs, ainsi que les autres gains résultant d'une révision des hypothèses actuarielles sont amortis sur une période de quinze ans. Les cotisations versées aux caisses de retraite en excédent des charges calculées selon les principes précités figurent au bilan à titre de charges de retraite reportées.

Évaluation des stocks

Les stocks sont évalués au moindre du prix coûtant ou de la valeur de réalisation nette. Le prix coûtant est fixé essentiellement selon la méthode de l'épuisement successif.

Frais relatifs aux garanties

Les frais prévus relativement aux garanties sont comptabilisés au moment de la vente des produits.

Impôts sur le revenu

La Compagnie suit la méthode du report d'impôt, qui donne lieu à des impôts sur le revenu payés d'avance et reportés. Les impôts sur le revenu payés d'avance proviennent des frais, en particulier ceux relatifs aux garanties, qui ne sont pas déductibles aux fins de l'impôt dans l'exercice écoulé, tandis que les impôts sur le revenu reportés résultent de l'excédent des déductions aux fins de l'impôt, essentiellement l'amortissement et les charges de retraite reportées, sur les sommes comptabilisées dans les présents états financiers.

Une provision a été établie pour les impôts estimatifs à payer sur la répartition prévue des bénéfices non versés des filiales d'outre-mer; les filiales ont investi le solde de ces bénéfices non versés dans des installations et dans d'autres biens destinés à l'exploitation.

Autres conventions importantes

Les dépenses suivantes sont comptabilisées au moment où elles sont engagées : recherche, conception et ingénierie de nouveaux produits, modifications apportées aux produits existants, frais de mise en marche des nouvelles installations, publicité et promotion des ventes.

Les bénéfices afférents aux stocks détenus par les filiales, y compris les filiales concessionnaires, sont éliminés.

2. Frais, sans les postes ci-dessous

Ces frais se rapportent principalement au coût de l'équipement et de la main-d'œuvre, ainsi qu'aux frais généraux de production et aux frais de garanties, de conception et d'ingénierie. Les frais de conception et d'ingénierie se sont élevés à 130 000 000 \$ en 1983 et à 127 000 000 \$ en 1982. Les frais comprennent également des gains sur change de 40 000 000 \$ en 1983 et de 35 000 000 \$ en 1982.

3. Commercialisation et administration

Ces frais comprennent la publicité, la promotion des ventes, les programmes spéciaux de techniques marchandes, les salaires, les charges sociales (à l'exclusion des charges de retraite), ainsi que les autres frais engagés par la Compagnie relativement à la distribution des pièces, à la vente et à l'administration.

4. Régimes de retraite du personnel

La Compagnie maintient des régimes de retraite à l'intention de presque tous les membres du personnel. Selon les estimations d'actuaire indépendants, les charges non amorties au titre des services passés s'élevaient à 24 000 000 \$ au 31 décembre 1983, presque le même total que l'an dernier.

5. Autres charges – net

Le chiffre net des autres charges s'établit comme suit:

	1983	1982
<i>(en millions)</i>		
Revenu d'intérêt	(42)\$	(44)\$
Intérêt sur la dette à court terme	49	62
Intérêt sur la dette à long terme	15	24
Autres produits	(11)	(8)
	11 \$	34 \$

6. Impôts sur le revenu

Ford du Canada et Ford d'Afrique du Sud ont inscrit dans leurs comptes, mais n'ont pas déduit aux fins de l'impôt, des charges nettes de 323 000 000 \$, dont les avantages fiscaux n'ont pas été comptabilisés. En outre, Ford d'Afrique du Sud dispose de pertes d'exploitation aux fins de l'impôt de 57 000 000 \$ qui seront reportées indéfiniment.

7. Opérations entre apparentés

La Compagnie est une filiale de la Ford Motor Company, qui détient environ 90 % des actions émises par Ford du Canada. Dans un grand nombre d'opérations passées avec Ford Motor Company et ses sociétés affiliées, la Compagnie et ses filiales achètent et vendent, dans le cours normal de leurs affaires, des véhicules et des pièces détachées, et achètent des tracteurs et des pièces détachées. Les prix auxquels les articles sont achetés ou vendus sont proches du marché pour des produits semblables. De plus, en vertu d'accords de longue date, la Compagnie et ses filiales obtiennent au prix coûtant des services de la Ford Motor Company.

9. Terrains, bâtiments et équipement

Voici la ventilation des terrains, bâtiments et équipement au 31 décembre:

	1983		1982	
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
<i>(en millions)</i>				
Terrains	40 \$	– \$	40 \$	45 \$
Bâtiments	378	(204)	174	171
Équipement	883	(454)	429	364
Construction en cours	36	–	36	40
	1 337 \$	(658)\$	679 \$	620 \$

a) En 1983, les ventes de la Compagnie à la Ford Motor Company ont totalisé 3 850 000 000 \$ et 3 351 000 000 \$ en 1982.

b) Entre 55 % et 60 % de tous les frais d'exploitation proviennent d'opérations commerciales normales conclues avec la Ford Motor Company, ses filiales et ses sociétés affiliées.

c) Les autres produits et charges comprennent le poste suivant:

	1983	1982
<i>(en millions)</i>		
Revenu d'intérêt provenant de sociétés affiliées	– \$	16 \$
d) Les créances sur ou envers les sociétés affiliées à la date du bilan se résument comme suit:		
Créances sur les sociétés affiliées comprises dans les débiteurs à court terme	66	92
Créances sur les sociétés affiliées comprises dans les prêts et débiteurs non à court terme, essentiellement des prêts échéant en 1985 et consentis à des taux flottants proches du taux préférentiel	37	56
Créances envers les sociétés affiliées comprises dans les créditeurs et charges à court terme	387	283

8. Stocks

Au 31 décembre, les stocks consistaient en ce qui suit:

	1983	1982
<i>(en millions)</i>		
Travaux en cours et fournitures	468 \$	415 \$
Véhicules, pièces de rechange et autres produits finis	256	375
	724 \$	790 \$

10. Dette à long terme

Au 31 décembre, la dette à long terme se composait des éléments suivants:

	1983	1982
<i>(en millions de dollars)</i>		
Ford d'Afrique de Sud	123 \$	90 \$
Ford d'Australie	4	55
Ford du Canada	8	64
	135	209
Moins les sommes en capital incluses dans le passif à court terme	(15)	(6)
	120 \$	203 \$

Les emprunts de Ford d'Afrique du Sud, qui comprenaient 19 000 000 \$ au titre d'obligations de location-acquisition, ont été contractés à des taux d'intérêt variables (10 % au 31 décembre 1983), arrivent à échéance en 1988 et ne sont pas garantis. Ford du Canada et Ford d'Australie ont remboursé pratiquement toute leur dette à long terme en 1983.

11. Passif éventuel et engagements

a) Les subventions gouvernementales de 68 000 000 \$ reçues en 1979 et 1980 pour la construction de l'usine d'Essex Manufacturing sont remboursables si des niveaux de production donnés ne sont pas atteints d'ici 1987. La partie remboursable sera calculée, le cas échéant, en fonction de l'écart entre la production réelle et les seuils fixés pour 1987.

b) Au 31 décembre 1983, la Compagnie avait approuvé des programmes d'immobilisations de 81 000 000 \$, dont une tranche de 43 000 000 \$ avait été engagée.

c) La Compagnie a fourni des garanties de 46 000 000 \$ à certaines banques et sociétés de crédit pour l'achat de véhicules et de tracteurs par des concessionnaires.

12. Information sectorielle

Domaine d'activité

La Compagnie et ses filiales consolidées exercent essentiellement leur activité dans un seul domaine, celui de la fabrication, du montage et de la vente de voitures et de camions, ainsi que des pièces et accessoires connexes.

Secteurs géographiques

<i>(en millions)</i>	Canada	Australie	Afrique du Sud	Nouvelle-Zélande	Éliminations	Total
<i>1983</i>						
Ventes aux clients de l'extérieur	6 217 \$*	1 490 \$	666 \$	208 \$		8 581 \$
Ventes intersociétés d'un secteur à l'autre	67	29	—	7	(103)\$	
Total des produits	6 284 \$	1 519 \$	666 \$	215 \$	(103)\$	8 581 \$
Bénéfice (perte) d'exploitation sectoriel	90 \$	147 \$	(8)\$	4 \$		233 \$
Charges du siège social – net						(11)
Impôts sur le revenu – déduction faite du poste extraordinaire						(69)
Bénéfice (perte) net	85 \$	79 \$	(11)\$	— \$		153 \$
Total de l'actif	1 154 \$	665 \$	361 \$	77 \$		2 257 \$
<i>1982</i>						
Ventes aux clients de l'extérieur	4 847 \$*	1 639 \$	614 \$	236 \$		7 336 \$
Ventes intersociétés d'un secteur à l'autre	84	31	—	8	(123)\$	
Total des produits	4 931 \$	1 670 \$	614 \$	244 \$	(123)\$	7 336 \$
Bénéfice (perte) d'exploitation sectoriel	(150)\$	155 \$	(12)\$	11 \$		4 \$
Charges du siège social – net						(34)
Impôts sur le revenu						(78)
Bénéfice (perte) net	(174)\$	73 \$	(12)\$	5 \$		(108)\$
Total de l'actif	952 \$	676 \$	377 \$	111 \$		2 116 \$

* L'exploitation canadienne comprend des ventes à l'exportation à la Ford Motor Company de 3 850 000 000 \$ en 1983 et de 3 351 000 000 \$ en 1982.

Supplément d'information sur les effets des variations de prix (non vérifié)

Les états financiers traditionnels sont dressés d'après le coût d'origine. Dans les périodes de flambée des prix, ces états ne présentent pas au lecteur suffisamment de renseignements pour lui permettre d'évaluer les résultats financiers tout en tenant compte des effets de l'inflation ainsi que de la nécessité pour la Compagnie de maintenir sa capacité de fonctionnement. À cette fin, la Compagnie doit remplacer ses stocks et ses immobilisations à des coûts plus élevés que ceux qui sont reflétés dans les postes de prix coûtant des produits vendus et des amortissements des états des résultats établis aux coûts d'origine. Par conséquent, le bénéfice au coût d'origine ne reflète pas nécessairement le bénéfice attribuable aux actionnaires.

Les états financiers dressés au coût actuel permettent d'illustrer raisonnablement les effets de l'inflation sur l'exploitation de la Compagnie; toutefois, ils ne sont dressés qu'à titre d'essai car les données ayant servi à les établir sont fondées sur des estimations et des hypothèses subjectives. L'information suivante a été préparée conformément aux recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (I.C.C.A.) et comprend un état des résultats ainsi que des postes du bilan choisis, lesquels ont été établis selon la méthode de comptabilité au coût actuel. Certains renseignements supplémentaires ont également été fournis sur les effets de l'inflation et d'autres rajustements au coût actuel.

Bénéfice au coût actuel

L'état des résultats au coût actuel présenté ci-dessous souligne une différence importante entre le bénéfice en dollars d'origine de 153 000 000 \$ et le bénéfice au coût actuel de 106 000 000 \$ au 31 décembre 1983. Cette différence est attribuable aux facteurs suivants:

- Les "frais, sans les postes ci-dessous" ont été de 7 800 000 000 \$ selon la méthode de comptabilité au coût actuel, soit 11 000 000 \$ de plus que la valeur d'origine. Cette hausse est attribuable au redressement de la composante matières du prix coûtant des produits vendus établie au coût actuel par l'utilisation d'un niveau de prix précis au moment où les produits ont été vendus. Ce rajustement élimine les gains de détention sur les stocks et redresse le coût des stocks paraissant à l'état des résultats au coût de remplacement. Ces gains de détention ne peuvent être répartis entre les actionnaires mais servent à financer l'achat de nouveaux stocks à des coûts plus élevés.
- Les frais d'amortissement au coût actuel se sont élevés à 252 000 000 \$, soit 36 000 000 \$ de plus que le montant au coût d'origine. Ces frais sont fondés sur le coût actuel estimatif des immobilisations nettes de la Compagnie et ont été déterminés d'après les mêmes méthodes d'amortissement et le même potentiel de production que ceux utilisés pour la préparation des états financiers de la Compagnie.

Les impôts sur le revenu ne sont reflétés qu'aux coûts d'origine puisque la Loi de l'impôt sur le revenu canadienne n'autorise pas la déduction de l'amortissement accru et des autres coûts résultant des effets de la comptabilisation au coût actuel. Au cours d'une période de rentabilité, le bénéfice est imposé en vertu de la Loi actuelle à des taux réels d'impôt plus élevés, ce qui réduit le montant du bénéfice pouvant servir à l'expansion future de l'entreprise et être réparti entre les actionnaires.

Postes du bilan

Le coût actuel de remplacement des stocks de la Compagnie au 31 décembre 1983 s'élève à 729 000 000 \$, soit une augmentation de 5 000 000 \$ par rapport au coût d'origine.

Le coût actuel des terrains, des bâtiments et de l'équipement a été calculé à l'aide d'indices de prix spécifiques publiés par le gouvernement et s'appliquant au coût d'origine dans le pays où les éléments d'actif sont situés. Cette méthode suppose que les éléments d'actif seraient remplacés par une technologie semblable, ce qui n'est pas toujours le cas. Le

coût actuel de l'outillage spécial a été calculé d'après des indices élaborés à partir des fluctuations de prix qu'a connues la Compagnie. Au 31 décembre 1983, le coût actuel des immobilisations nettes était de 1 300 000 000 \$, soit une hausse de 345 000 000 \$ par rapport au coût d'origine.

Le coût actuel de l'actif net (avoir des détenteurs d'actions ordinaires) au 31 décembre 1983 était de 1 100 000 000 \$, ce qui traduit l'augmentation des coûts actuels par rapport aux coûts d'origine des stocks et des immobilisations nettes.

Autres renseignements supplémentaires

En 1983, le coût actuel des stocks et des immobilisations nettes a augmenté de 58 000 000 \$, dont 44 000 000 \$ proviennent des effets de l'inflation générale.

En périodes inflationnistes, l'avoir des actionnaires peut subir une érosion car les éléments d'actif monétaires d'une entreprise perdent leur pouvoir d'achat. Cependant, la Compagnie est présentement dans une position monétaire nette créditrice et s'en trouve donc protégée. Par conséquent, la Compagnie génère des gains de pouvoir d'achat non réalisés qui aident à préserver le pouvoir d'achat général de l'avoir des actionnaires. En 1983, le gain non réalisé est estimé à 61 000 000 \$.

La Compagnie finance en partie son exploitation à l'aide d'emprunts. Si cette tendance se maintient, les actionnaires ne seront pas tenus d'augmenter le capital total nécessaire pour supporter les coûts plus élevés des stocks et des immobilisations. Par conséquent, l'I.C.C.A. recommande la divulgation d'un redressement financier calculé en proportion des augmentations du coût actuel qui sont financées par les détenteurs de dettes, d'après le ratio capitaux empruntés-capitaux propres de l'entreprise. La partie de la variation du coût actuel des stocks et des immobilisations nettes qui peut être attribuée aux détenteurs de dettes selon ce concept est de 31 000 000 \$ pour 1983. Le redressement financier en fonction des rajustements au coût actuel du prix coûtant des produits vendus et des amortissements s'élève à 26 000 000 \$ pour 1983.

Perspectives de la direction

La direction reconnaît les répercussions défavorables que les variations de prix et l'inflation ont sur le fonctionnement de son entreprise et tient compte de ces facteurs dans son processus de prise de décision. C'est pourquoi la Compagnie a continué de mettre en oeuvre des programmes de réduction des coûts et des mesures visant à améliorer la productivité tout au long de 1983.

Effets des variations de prix

État des résultats (en millions)

Comme établi dans les états au coût d'origine		Méthode de comptabilité au coût actuel
1983		1983
8 581 \$	Ventes	8 581 \$
	Frais d'exploitation	
7 822	Frais, sans les postes ci-dessous	7 833
310	Commercialisation, administration et retraite	310
216	Amortissements	252
233	Bénéfice d'exploitation	186
11	Autres charges – net	11
222	Bénéfice avant impôts sur le revenu	175
102	Impôts sur le revenu	102
(33)	Poste extrarodinaire	(33)
153 \$	Bénéfice net au coût actuel	106 \$

Postes du bilan (en millions)

724 \$	Stocks	729 \$
949	Terrains, bâtiments, équipement et outillage spécial (immobilisations nettes)	1,294
737 \$	Actif net (avoir des détenteurs d'actions ordinaires)	1 087 \$

Sommaire des 10 derniers exercices

Ford du Canada Limitée

	1983	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974
Résultats d'exploitation (en millions)										
Ventes:										
Canada – marché intérieur	2 367 \$	1 496	2 132	2 169	2 849	2 389	2 129	1 741	1 774	1 700
– Ford Motor Company (É.-U.)	3 850	3 351	2 396	2 249	2 471	2 903	2 339	1 853	1 496	1 520
	6 217	4 847	4 528	4 418	5 320	5 292	4 468	3 594	3 270	3 220
Outre-mer	2 364	2 489	2 679	1 990	1 829	1 576	1 257	1 175	1 168	1 039
Consolidées	8 581 \$	7 336	7 207	6 408	7 149	6 868	5 725	4 769	4 438	4 259
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu:										
Canada	85 \$	(174)	(217)	(138)	(27)	13	72	162	148	223
Outre-mer	137	144	200	39	36	38	(5)	64	57	46
Consolidé	222 \$	(30)	(17)	(99)	9	51	67	226	205	269
Bénéfice (perte) net:										
Canada	85 \$	(174)	(214)	(86)	(12)	13	49	93	89	127
Outre-mer	68	66	115	36	22	25	(12)	33	31	27
Consolidé	153 \$	(108)	(99)	(50)	10	38	37	126	120	154
Bénéfice (perte) net en pourcentage										
–des ventes	1,8 %	(1,5)	(1,4)	(0,8)	0,1	0,6	0,6	2,6	2,7	3,6
–de l'avoir moyen des actionnaires	23,1 %	(16,9)	(13,3)	(6,1)	1,2	4,4	4,2	14,6	14,9	21,1
Ventes de véhicules (en milliers)										
Canada:										
Marché intérieur										
Voitures	143,5	98,4	127,2	142,1	205,7	215,1	214,8	181,3	205,6	237,9
Camions	69,4	49,1	81,8	94,3	135,1	123,0	121,7	104,6	106,1	119,9
Tracteurs	1,7	1,4	2,8	3,4	4,8	3,1	3,3	3,8	3,7	3,6
Total–marché intérieur	214,6	148,9	211,8	239,8	345,6	341,2	339,8	289,7	315,4	361,4
Exportations destinées à la Ford Motor Company (É.U.)	326,3	323,3	267,6	321,0	377,4	504,5	481,0	418,7	358,3	440,0
Total–Canada	540,9	472,2	479,4	560,8	723,0	845,7	820,8	708,4	673,7	801,4
Outre-mer:										
Voitures	174,0	176,8	177,0	140,1	159,5	151,9	142,0	142,9	149,6	159,7
Camions	45,5	44,5	42,9	42,7	41,9	40,5	40,2	45,3	50,0	48,4
Tracteurs	3,7	3,6	8,8	7,6	4,7	5,0	6,8	6,4	9,4	7,0
Total – Outre-mer	223,2	224,9	228,7	190,4	206,1	197,4	189,0	194,6	209,0	215,1
Ventes consolidées	764,1	697,1	708,1	751,2	929,1	1 043,1	1 009,8	903,0	882,7	1 016,5
Part des ventes au détail de l'industrie (en pourcentage)										
Canada:										
Voitures	15,2 %	15,8	15,2	16,4	20,7	21,4	20,7	19,6	22,0	24,0
Camions	28,7	26,7	30,2	30,2	33,2	32,8	32,7	32,0	33,2	34,6
Tracteurs	9,2	8,4	9,3	11,0	11,7	10,4	10,9	10,0	9,7	10,7
Outre-mer:										
Voitures	22,5 %	21,5	20,4	18,2	20,3	20,8	21,1	20,0	19,0	19,8
Camions	12,2	11,9	12,2	15,4	15,8	16,2	16,3	16,5	17,5	18,1
Tracteurs	15,5	15,4	19,9	18,5	15,8	17,1	19,9	18,4	21,7	19,0

	1983	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974
Situation financière (en millions)										
Actif à court terme	1 217 \$	1 096	1 194	1 227	1 510	1 281	1 271	1 082	1 027	896
Passif à court terme	(1 304)	(1 243)	(1 201)	(1 279)	(1 359)	(1 043)	(944)	(678)	(656)	(587)
Fonds de roulement (négatif)	(87)	(147)	(7)	(52)	151	238	327	404	371	309
Ratio du fonds de roulement	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,2	1,3	1,6	1,6	1,5
Placements et autres éléments d'actif	91	103	101	73	130	158	147	148	142	123
Immobilisations	949	916	878	865	691	611	511	437	423	444
Passif à long terme et crédit reporté	(216)	(288)	(280)	(95)	(131)	(145)	(120)	(91)	(99)	(98)
Avoir des actionnaires	737 \$	584	692	791	841	862	865	898	837	778
Investi:										
Au Canada	364	242	331	461	541	580	614	571	522	480
Outre-mer	373	342	361	330	300	282	251	327	315	298
Total de l'actif:										
Canada	1 154 \$	952	1 097	1 163	1 331	1 214	1 193	1 015	990	829
Outre-mer	1 103	1 164	1 076	1 002	1 000	836	736	652	601	633
Consolidé	2 257 \$	2 116	2 173	2 165	2 331	2 050	1 929	1 667	1 591	1 462
Installations et outillage spécial (en millions)										
Acquisitions										
—terrains et installations	153 \$	117	95	191	65	75	109	36	32	44
—outillage spécial	102	113	113	139	149	127	52	53	27	54
Total des nouvelles immobilisations	255 \$	230	208	330	214	202	161	89	59	98
Amortissement	89 \$	80	74	53	49	46	35	32	34	34
Amortissement de l'outillage spécial	127	111	119	99	76	54	48	38	34	31
Total de l'amortissement	216 \$	191	193	152	125	100	83	70	68	65
Chiffres par action (en dollars)										
Bénéfice (perte) net:										
Premier trimestre	(1,13)\$	(5,15)	(6,61)	(2,81)	0,19	2,61	4,18	4,92	3,03	5,68
Deuxième trimestre	4,48	(1,15)	3,64	(3,47)	7,02	3,09	3,04	6,74	3,72	5,27
Troisième trimestre	4,86	0,13	(4,00)	0,04	(4,02)	(4,09)	(0,54)	2,39	3,53	4,19
Quatrième trimestre	10,19	(6,82)	(4,95)	0,23	(1,98)	2,97	(2,25)	1,16	4,17	3,46
Exercice entier	18,40 \$	(12,99)	(11,92)	(6,01)	1,21	4,58	4,43	15,21	14,45	18,60
Dividendes	— \$	—	—	—	3,75	5,00	8,35	7,88	7,30	7,30
Additions au fonds de roulement	52,98	16,35	36,30	15,38	19,04	18,65	16,87	24,34	22,64	27,55
Avoir des actionnaires	88,80	70,41	83,40	95,32	101,33	103,87	104,29	108,21	100,88	93,73
Fluctuation du cours des actions—haut	88,00	41,00	51,75	58,00	74,00	82,25	95,00	91,00	82,00	90,00
—bas	39,00	29,00	33,00	42,25	50,00	67,25	73,00	71,50	58,00	50,00
Effectif et salaires										
Effectif moyen (en milliers):										
Canada	13,5	12,9	12,4	12,7	16,2	18,7	17,9	15,6	14,2	16,1
Outre-mer	20,0	21,8	21,8	21,0	23,0	22,2	21,7	21,1	19,9	22,0
Consolidé	33,5	34,7	34,2	33,7	39,2	40,9	39,6	36,7	34,1	38,1
Salaires et charges sociales (en millions)										
Canada	557 \$	478	431	409	448	510	466	367	287	308
Outre-mer	402	478	435	348	368	298	256	236	208	207
Consolidés	959 \$	956	866	757	816	808	722	603	495	515

Usines

Ontario:

Niagara Falls
usine de verre

Oakville

usine de montage de voitures
usine de camions de l'Ontario

St. Thomas

usine de montage de voitures

Windsor

centre d'approvisionnement des
marchés extérieurs, fonderie,
usines de moteurs et de coulage
d'aluminium d'Essex

Centres de distribution de pièces

Centre national de distribution
de pièces:
Brampton (Ontario)

Centres régionaux:

Burnaby (Colombie-Britannique)

Edmonton (Alberta)

Regina (Saskatchewan)

Winnipeg (Manitoba)

Pointe-Claire (Québec)

Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)

Bureaux régionaux des ventes et de service à la clientèle

Burnaby (Colombie-Britannique)

Edmonton (Alberta)

Winnipeg (Manitoba)

Brampton (Ontario)

Pointe-Claire (Québec)

Halifax (Nouvelle-Écosse)

Bureaux régionaux des ventes de tracteurs

Regina (Saskatchewan)

Oakville (Ontario)

Entrepôts de tracteurs

Regina (Saskatchewan)

Brampton (Ontario)

Filiales*

Ford Motor Company of Australia,
Limited, Campbellfield.
Usines à Brisbane, Broadmeadows,
Sydney et Geelong

Ford Motor Company
of New Zealand, Limited,
Lower Hutt. Usines à Lower Hutt
et Wiri

Ford Motor Company of South
Africa (Proprietary) Limited,
Port Elizabeth.

Usines à Struandale, Neave
et Deal Party

Ford (Canada) Netherlands B.V.
Rotterdam

*ne comprend pas les filiales con-
cessionnaires

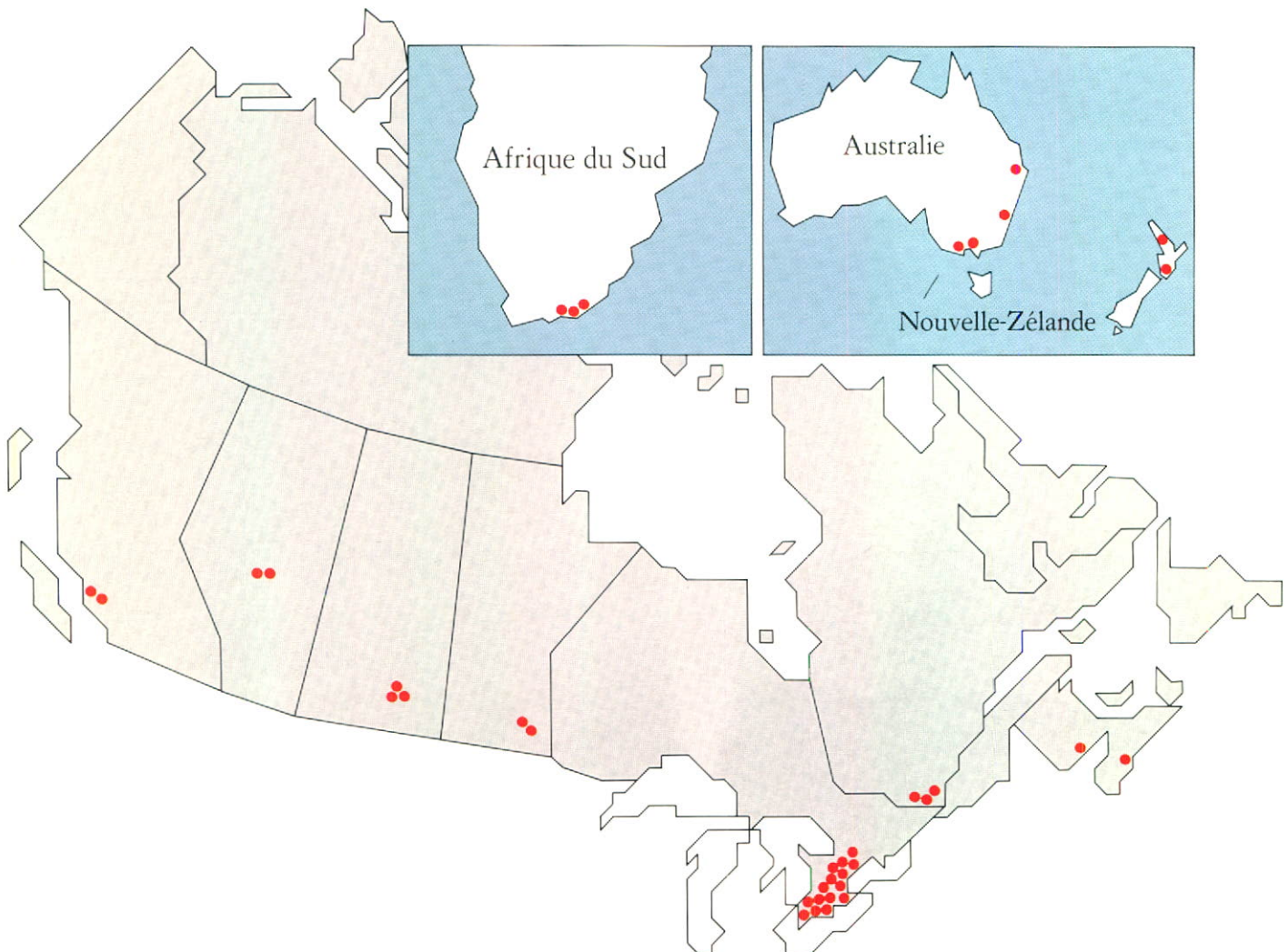
Sociétés affiliées à Ford au Canada

Philco-Ford du Canada Limitée
Markham (Ontario)

Ford Glass Limited
Toronto (Ontario)

Ensité Limited
Windsor (Ontario)

Crédit Ford du Canada Limitée
Oakville (Ontario)



Conseil d'administration

Roy F. Bennett
Président
Bennecon Limited
Toronto (Ontario)

Philip E. Benton, Jr.
Vice-président –
Activités de ventes
Exploitation du secteur automobile
Ford nord-américain
Ford Motor Company
Dearborn (Michigan)

Philip Caldwell
Président du Conseil et
chef de la direction
Ford Motor Company
Dearborn (Michigan)

Kenneth W. Harrigan
Président et chef de la direction
Ford du Canada Limitée
Oakville (Ontario)

George E. Mara, C.M.
Président du Conseil
Jannock Limited
Toronto (Ontario)

William Mitchell
Vice-président directeur
Ford du Canada Limitée
Oakville (Ontario)

Jean P. W. Ostiguy, O.C.
Président honoraire du Conseil
Richardson Greenshields
du Canada Limitée
Montréal (Québec)

Donald E. Petersen
Président et chef de l'exploitation
Ford Motor Company
Dearborn (Michigan)

Harold A. Poling
Vice-président directeur –
Exploitation du secteur
automobile Ford nord-américain
Ford Motor Company
Dearborn (Michigan)

Alfred Powis
Président du Conseil et
chef de la direction
Mines Noranda Limitée
Toronto (Ontario)

John A. Rhind
Président du conseil
et chef de la direction
La Confédération –
Compagnie d'Assurance-Vie
Toronto (Ontario)

Comité de vérification

Jean P. W. Ostiguy, O.C.
George E. Mara, C.M.
Alfred Powis
John A. Rhind

Comité de direction

Kenneth W. Harrigan
William Mitchell
Harold A. Poling

Dirigeants

Kenneth W. Harrigan
Président et
chef de la direction

William Mitchell
Vice-président directeur

David G. Rehor
Trésorier

Robert M. Snelgrove
Conseiller général et secrétaire

Stanley J. Surma
Vice-président – Relations
professionnelles

William G. Wilson
Vice-président – Pièces
détachées et service
après-vente

Kenneth A. Wright
Vice-président – Ventes

Secrétaires adjoints

Robert W. Carter
Miles Merwin

Agents de transfert et registraires

La Société Canada Trust
110, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M5C 1T4

800, boul. Dorchester ouest
Montreal (Québec)
H3B 1X9

Bank of Montreal Trust Company
2, Wall Street
New York (New York) 10005

Manufacturers National
Bank of Detroit
P.O. Box 659
Detroit (Michigan) 48231

Cotations en Bourse

Bourse de Toronto
Toronto (Ontario)

American Stock Exchange
New York (New York)
(privileges non cotés)

Siège social

The Canadian Road
Oakville (Ontario)
L6J 5E4
(416) 845-2511

Assemblée annuelle

L'assemblée annuelle des action-
naires aura lieu à l'édifice du Siège
social, à Oakville (Ontario), le
mardi 24 avril 1984 à 10h (heure
normale de l'Est)

The English version of this Annual
Report is available on request from
the Secretary of Ford Motor
Company of Canada, Limited, The
Canadian Road, Oakville, Ontario
L6J 5E4



Ford du Canada Limitée

The Canadian Road, Oakville, Ontario L6J 5E4