

et le Cameroun, ne réussissent pas à satisfaire la demande.

Possibilités pour le Canada

La France applique une politique de diversification de ses fournisseurs de ressources énergétiques. Le gaz de l'Arctique pourrait donc constituer un supplément important en ce qui concerne ses approvisionnements actuels. Depuis 1978, la France a manifesté un certain intérêt à l'égard du Projet pilote de l'Arctique (PPA) au cours de discussions bilatérales. Le premier ministre Barre a soulevé la question en février 1979 et, au même moment, le premier ministre Trudeau annonçait que le Canada avait signé un premier contrat avec la société française Technip, spécialisée en liquéfaction, et que la France et le Canada pourraient signer une entente de coopération portant sur les techniques relatives aux méthaniers (voir le chapitre sur la coopération industrielle). En février 1981, Gaz de France a fait une offre à Petro-Canada, qui comprenait des propositions en matière d'exportation pour une période de 20 ans. Le projet a également été soulevé par les Français au cours de la visite à Paris de M. Lalonde, alors ministre de l'Énergie, en janvier 1982, et de la visite du premier ministre Trudeau, en novembre 1982.

Le Projet pilote de l'Arctique vise à démontrer qu'il est possible, du point de vue économique et technique, d'expédier pendant toute l'année du gaz naturel liquéfié (GNL) de l'Arctique canadien par méthaniers brise-glaces. Les promoteurs, Petro-Canada, Nova, Dome et Melville Shipping, proposent de produire 6,75 millions de mètres cubes de gaz par jour sur l'île de Melville, de le liquéfier et de l'expédier par méthaniers sur les marchés. Les promoteurs discutent actuellement de la vente de gaz en Europe avec plusieurs compagnies européennes de distribution de gaz. L'Office national de l'énergie (ONE), qui procédait à l'étude du PPA, a ajourné les audiences publiques le 1^{er} septembre 1982 jusqu'à ce que des propositions plus claires soient présentées au sujet des marchés éventuels.

Plan d'action

En ce qui concerne l'exportation future du gaz naturel en Europe, et en France en particulier, il faut tenir compte, dans une certaine mesure, de certaines considérations économiques et politiques qui ne sont pas toujours reliées à la mise en marché. Le plan d'action doit donc se limiter aux éléments suivants. Les délégués commerciaux du Canada à Paris surveilleront de près l'évolution du marché français des ressources énergétiques en vue de fournir, dans les plus brefs délais, des renseignements aux représentants du Gouvernement et aux compagnies privées concernées. L'Ambassade du Canada continuera d'entretenir des contacts avec Gaz de France, le seul importateur et distributeur de gaz, ainsi qu'avec la Direction du gaz et de l'électricité du ministère de l'Industrie. Il faudra également tenir les représentants de ces deux groupes au courant des décisions du gouvernement canadien en ce qui a trait à l'exportation du gaz naturel en Europe.

5. PIÈCES D'AUTOMOBILE

Débouchés

L'industrie française de l'automobile a connu un bon rendement en 1982 comparativement aux autres pays producteurs d'automobiles. En 1982, la France a connu une augmentation des nouveaux enregistrements de l'ordre de 12,1%. Aucun autre pays européen n'a pu égaler cette croissance.

Renault a dominé le marché français au cours de 1982 en prenant 39,2% du marché. Elle fut suivie par Peugeot et Citroën. En 1982, 69,4% des voitures enregistrées en France étaient d'origine française tandis que 30,6% (une augmentation de 2,6 points par rapport à 1981) étaient d'origine étrangère. L'augmentation des importations est due au développement du marketing des sociétés étrangères et par l'incapacité pour les firmes françaises de répondre à la demande. Il faut mentionner, cependant, le contingent d'importation des véhicules japonais équivalant à 3% des nouvelles ventes en France.

L'industrie française de l'automobile est d'une importance capitale pour l'économie de la France. Peugeot a été le meilleur exportateur français en 1981, ayant vendu pour 28,7 milliards de francs à l'étranger, suivi de près par Renault, avec 25,6 milliards de ventes.

L'industrie exploite activement les possibilités du marché en Amérique du Nord, par le biais de pactes et d'ententes en vue d'obtenir des réseaux de concessionnaires bien établis, comme le réseau de voitures Renault d'American Motors et le réseau de camions moyens Renault de Mack Trucks.

Fabricants de pièces d'origine

Le meilleur débouché pour l'industrie canadienne consiste dans la vente de pièces aux fabricants de pièces d'origine. L'analyse des relations du Canada avec les fabricants de pièces d'origine doit tenir compte du fait que, même s'il existe des débouchés pour la vente de pièces sur le marché, les débouchés les plus marqués proviendront du Pacte de l'automobile et du Programme de remise de droits de douane. Le Pacte influe sur les ventes du Canada à Renault-America et incite indirectement les fournisseurs de Renault à s'établir en Amérique du Nord. Il est à noter que les ventes à American Motors réalisées par un certain nombre de fournisseurs canadiens devraient leur donner la possibilité de tirer parti des ventes à Renault-America effectuées en vertu du Pacte de l'automobile qui, en retour, leur fournira une plate-forme idéale pour vendre leurs produits à Renault-France.

Actuellement, Renault semble présenter les meilleures possibilités de marché, mais le groupe Peugeot-Citroën offre un nombre restreint, mais croissant, de débouchés pour l'industrie canadienne, et les efforts que celui-ci déploie pour acheter ses produits au Canada, en vertu du Programme de remise des droits de douane, sont encourageants.