

# Automobiles et leurs pièces

Il existe d'importantes possibilités dans certains créneaux de marchés au sein de la CE pour les entreprises canadiennes de tous les sous-secteurs importants de l'industrie automobile : celui de l'assemblage de véhicules, celui des pièces d'équipement d'origine et des accessoires. La naissance du Marché unique devrait conduire au développement d'un certain nombre d'entreprises européennes de calibre international concurrentiel ainsi qu'à une restructuration des relations avec les fournisseurs au sein de la CE. Au Canada, le secteur industriel des fournisseurs de pièces automobiles est bien développé et est en bonne position de prendre avantage de ce marché en changement, en particulier par le biais d'entreprises conjointes et de partage de technologies.

Les pressions concurrentielles qui s'intensifient font de la livraison dans les délais et de la proximité aux fournisseurs, les deux éléments essentiels de la supériorité concurrentielle dans ce secteur. Ceci veut dire que les entreprises canadiennes devront réellement s'imposer dans la CE. Souvent les alliances stratégiques seront le seul moyen d'affirmer cette présence.

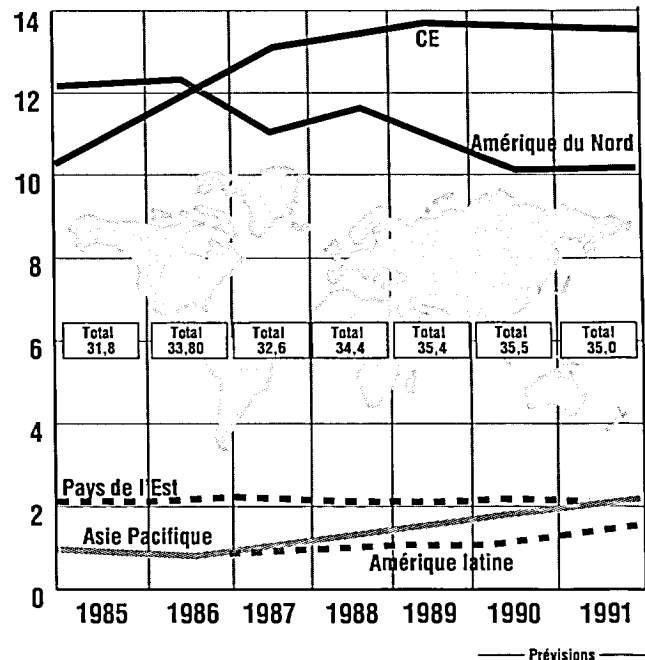
Au cours des années 1970 et 1980, nombre de nouvelles entreprises canadiennes de fabrication de pièces sont devenues des acteurs nord-américains d'importance, tels que Magna International (un fournisseur très diversifié qui dispose de plusieurs petites usines de production), le groupe Woodbridge (produits d'isolation, garnitures de plastique et fauteuils), et A.G. Simpson (moulages de métal). Les entreprises canadiennes de plus grande envergure dotées de la capacité d'agir comme fournisseurs «de services complets» en Europe trouveront dans les entreprises conjointes, avec des fournisseurs européens crédibles, un accroissement sensible de leur présence sur le marché de la CE. Pour pénétrer le marché canadien, certains fournisseurs japonais ont utilisé des stratégies semblables à celles-ci.

## Les exportations canadiennes du secteur automobile vers la CE, 1988 (\$)

Moteurs et pièces de moteurs	7 745 000
Autres pièces	80 711 000
Total des pièces	88 456 000
Véhicules passagers	56 349 000
Camions	69 799 000
Autres véhicules	27 428 000
Total véhicules	153 526 000
<b>Grand total</b>	<b>242 032 000</b>

Source : Statistique Canada

## Ventes mondiales de véhicules neufs (millions de véhicules)



Source : DRI World Automotive Forecast Report, novembre 1990

La concurrence accrue sur le Marché unique a fait de la technologie un élément concurrentiel encore plus important pour les sociétés du secteur automobile de la CE. Ces sociétés vont être à la recherche d'entreprises qui pourront fournir les produits ainsi qu'aider à l'amélioration des procédés. Ceci se traduira par des possibilités accrues pour les petites et moyennes entreprises innovatrices canadiennes du secteur automobile.

Les industries automobiles nord-américaines, japonaises et européennes sont à peu près de taille égale : chacune produit à peu près 12 millions de voitures et camions annuellement. Ce secteur industriel est vital à la prospérité de la CE. Il compte pour à peu près 9 % du contenu industriel à valeur ajoutée et emploie directement 1,8 millions de personnes. En tenant compte de l'emploi direct et indirect (des fournisseurs jusqu'aux ateliers de carrosserie), l'industrie emploie un dixième des travailleurs de la CE. Jusqu'à récemment, les entreprises de la CE ne se préoccupaient que du marché interne de la CE, mais ils doivent maintenant faire face à une concurrence croissante de la part de compétiteurs mondiaux, en particulier les Japonais : pour la dernière moitié de 1981, le marché des véhicules de la CE a connu une forte croissance. De 1985 à