

En Europe, le Japon a accepté de limiter ses exportations de véhicules afin de permettre aux constructeurs locaux de se restructurer. Ce mouvement est en cours et, à compter de 1999, il ne devrait plus y avoir de restrictions sur l'accès au marché de la CE.

Le Mexique est le plus récent centre d'intérêt, surtout en raison de l'élargissement de l'accès à ce marché résultant de l'entrée en vigueur de l'ALENA le 1^{er} janvier 1994. L'intégration du marché nord-américain après l'élimination progressive de certaines restrictions mexicaines entraînera d'importantes possibilités commerciales d'approvisionnement et d'investissements tant pour les constructeurs que pour les fournisseurs de pièces.

Situation intérieure

Le secteur du transport routier est celui qui suscite la plus grande activité manufacturière au Canada (7 p. 100 du PIB — industries de production de biens). Il emploie 136 000 personnes dans le domaine de la fabrication et 306 000 dans le commerce de détail. La valeur des expéditions de véhicules, de pièces d'origine et de pièce de rechange excède 47 milliards de dollars. Avec ses 15 chaînes de montage, le Canada est le sixième producteur au monde.

En 1992, le Canada a construit 1 957 730 véhicules, soit 15,4 p. 100 de la production nord-américaine (fig. 1). Plus de 70 p. 100 de cette production ont été exportés aux États-Unis. Le secteur employait alors 64 300 personnes. La même année, le nombre de véhicules légers vendus a été de 1 211 627, la part du marché détenue par les Japonais étant d'environ 25 p. 100 (fig. 2).

Toujours en 1992, le chiffre d'affaires de l'industrie canadienne des pièces d'automobiles était de 13,6 milliards de dollars, représentant 12 p. 100 de la fabrication nord-américaine de pièces. Plus de 90 p. 100 de ces ventes étaient destinés aux trois Grands (Chrysler, Ford et General Motors), le reste étant partagé entre les

Figure 1 — Dix premiers constructeurs de véhicules légers, 1992

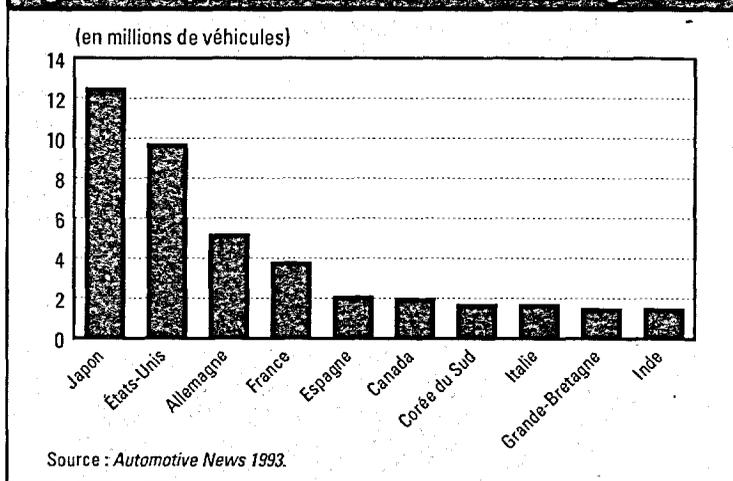
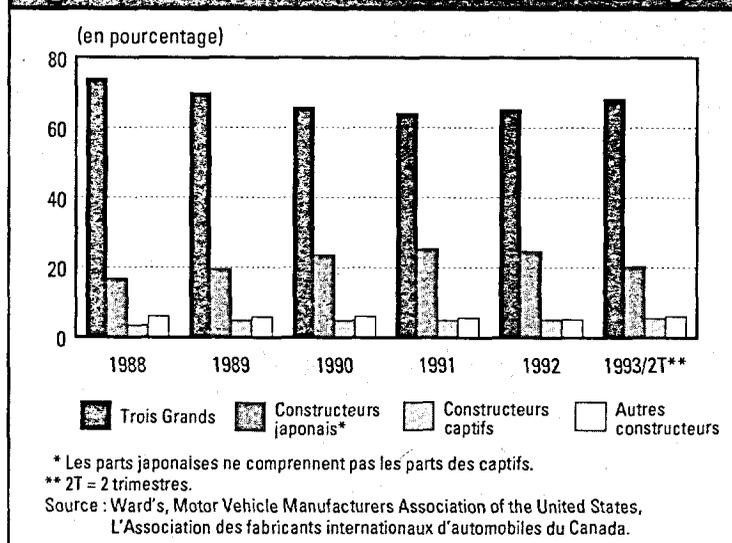


Figure 2 — Parts du marché canadien des véhicules légers



constructeurs asiatiques et européens. Les emplois se chiffraient à 71 800.

Ce secteur canadien est entièrement intégré au secteur du transport routier nord-américain, la plus grande partie du commerce bilatéral se faisant dans le cadre du Pacte de l'automobile. L'ALE, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1989, et l'ALENA ont mis en place de nouvelles règles précises sur l'origine; ils donnent aussi à tous les constructeurs canadiens un accès garanti aux marchés américain et mexicain. L'économie nord-américaine stagnante