

En mai 1981 et 1982, le gouvernement a parrainé la participation d'entreprises canadiennes au SITEV de Genève. Suite au SITEV 82, les neuf sociétés canadiennes participantes projettent des ventes d'une valeur de 2 millions de dollars. Ce salon sur les pièces d'origine offre aux entreprises canadiennes la possibilité de rencontrer des fabricants français d'automobiles.

Au début de 1982, des représentants de Renault sont venus au Canada pour rencontrer les représentants de l'Association des fabricants de pièces d'automobile dans le but d'augmenter le nombre de leurs fournisseurs canadiens.

Succès canadiens

Jusqu'à présent, sur le marché des pièces d'origine, Duplate et Canadian General Electric ont remporté un certain nombre de succès. Sur le marché des pièces de rechange, Thrush, Tridon et Certified ont acquis une bonne réputation en France. Le tableau VIII démontre qu'en 1982 les exportations totales de pièces d'automobile ont atteint 3,2 millions de dollars, ce qui représente un peu moins de 0,1% des exportations canadiennes totales de pièces, y compris les moteurs et les pièces connexes.

Considérations relatives au marché

Il n'existe aucune politique particulière à l'égard des contingents d'importation de pièces et d'accessoires d'automobile canadiens, ni aucune barrière tarifaire importante. Les importations de pièces d'automobile en provenance des pays autres que ceux de la CEE sont assujetties au tarif extérieur commun. Les droits de douane applicables à la plupart des biens manufacturés sont de 10,1% et la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) est de 5,5 ou 18,6%.

Les étroites relations de travail qu'entretiennent les fournisseurs et les fabricants d'automobiles français constituent un premier obstacle pour les Canadiens. En outre, les différences entre les normes européennes et nord-américaines ainsi que le coût de modification du matériel pour l'adapter aux normes et aux spécifications des fabricants de pièces d'origine, représentent une autre barrière pour les fournisseurs canadiens.

Un des principaux problèmes de l'heure est la faiblesse du franc par rapport au dollar.

Concurrence

Les fournisseurs français de pièces sont, évidemment, les principaux concurrents. L'industrie française des véhicules automobiles et des pièces est solidement implantée, et elle a investi de très grandes sommes dans la recherche et le développement. Les ententes de compensation que les fabricants d'automobiles ont signées avec divers pays constituent également un facteur important de concurrence. Ces ententes restreignent considérablement le marché de la libre concurrence. Les groupes Renault et Peugeot prévoient que, d'ici 1990, environ 10% des pièces d'origine proviendront de l'étranger,

afin de remplir leur obligation conformément aux ententes de compensation qui favorisent les exportations françaises.

La RFA est le principal fournisseur étranger de divers produits d'automobile, et il détient environ 40% du marché des importations. Cette situation peut s'expliquer de la façon suivante:

- une grande partie des pièces allemandes exportées en France sert à l'entretien sur place des automobiles et des camions allemands;
- la France et la RFA ont signé d'importantes ententes de coopération, dont l'entente Man-Saviem qui porte sur les moteurs de camion;
- trois grands groupes, Bosch, Zahmrad-Fabrik et Teres (une société affiliée à l'ITT) dominent le marché des exportations allemandes en France; ces entreprises ont un marché très étendu et possèdent une longueur d'avance en matière de technologie de pointe et de concurrence; elles sont donc capables de pénétrer facilement le marché français.

L'Italie vient en deuxième position, avec 13% des importations. Les pièces italiennes sont expédiées à UNIC, un fabricant français de camions contrôlé par la Société italienne IVECO; en outre, une grande partie des pièces de rechange servent à l'entretien des véhicules italiens en France.

La Grande-Bretagne et l'Espagne occupent la troisième position, fournissant chacune 10% des importations. La France importe des produits de l'Espagne ainsi que de la Belgique (environ 7%) en raison des investissements effectués par les fabricants français d'automobiles dans ces deux pays ou conformément aux ententes de compensation.

Les États-Unis détiennent près de 5% du marché d'importation; il s'agit, dans ce cas, de pièces servant à l'entretien des voitures américaines en Europe, de pièces spécialisées comme des turbo-compresseurs, et de pièces importées via les ports français pour les usines d'assemblage de Ford en Europe.

Plan d'action

Les efforts seront concentrés sur l'établissement de relations de travail entre les fournisseurs canadiens et les fabricants français d'automobiles. À cette fin, le Gouvernement favorisera, de façon continue, la participation des entreprises aux foires internationales et régionales en vue de leur permettre de présenter leurs produits et de nouer des contacts. En outre, le Gouvernement encouragera les fabricants canadiens à rendre visite, sous l'égide du PDME, aux distributeurs et aux grossistes de pièces d'origine et de pièces sans marque de fabricant.

Le plan d'action suivant a été établi en vue d'atteindre les objectifs susmentionnés.

- a) Les délégués commerciaux à Paris se chargeront d'accroître les contacts avec les représentants des services d'achats de Renault Véhicules Industriels (RVI) et avec les fabricants de camions,