

millions de dollars en 1981. Les ventes de pièces d'origine canadienne au Japon ont été d'environ 4,6 millions en 1979. À la réunion de mai 1979 du Comité de coopération du milieu des affaires Canada-Japon, les participants japonais annoncèrent que leurs achats de pièces détachées d'automobiles en provenance du Canada doubleraient en 1980. Les chiffres réels pour cette année ont été de 9,4 millions de dollars, mais les achats de 1981 sont tombés à près de 6 millions, surtout à cause de la fermeture des chaînes de production de la Honda Accord en vue de modifier le modèle.

En février 1981, neuf fabricants canadiens de pièces détachées d'automobiles participaient à une mission conjointe au Japon. Même si aucune entente ne fut conclue, le dialogue fut excellent et il est permis d'espérer qu'au moins deux entreprises en coparticipation en sortiront. Les compagnies impliquées ont fort bien assuré le suivi de ces réunions et même si l'évolution est lente, on s'attend à ce que les négociations débouchent sur une entente.

#### Réalisations canadiennes

Trois entreprises canadiennes ont réussi à pénétrer le marché japonais des pièces détachées. La totalité de leurs ventes a atteint 6 millions de dollars en 1979 et est passée de 8,5 millions en 1980. Duplate (verre) s'est surtout intéressée au marché des pièces d'origine, alors que Telidon (essuie-glaces et colliers pour tuyaux) et Champion (bougies) remportaient des succès sur le marché des pièces d'origine et celui de l'après-vente. En termes financiers, c'est Duplate qui a remporté le plus de succès.

Canadian General Tower, Tamco, Gabriel et Magna traitent des affaires au Japon depuis quelques années et sont devenues des maîtres en cette matière. De nombreuses autres entreprises canadiennes ont réussi des ventes ici et là sur le marché japonais (Certified, Trim Fab, Abex, etc.), mais celles-ci n'ont porté que sur de petites quantités et se faisaient commande par commande.

#### Commentaires sur le marché

L'achat de pièces détachées d'un fournisseur étranger n'est pas sans problème pour le fabricant automobile ou le distributeur de pièces. La notion de grande famille dont on a déjà parlé et le système de production Kanban en vigueur au Japon, selon lequel les fournisseurs de pièces ne doivent livrer que des pièces bien précises à des endroits bien précis de la chaîne d'assemblage, à des moments clairement précisés d'avance pour minimiser le niveau d'inventaire des usines d'assemblage, pose des problèmes énormes aux fournisseurs canadiens qui seraient intéressés à ce marché.