Pièces de rechange pour automobiles

PROFIL DE L'INDUSTRIE

Industrie, Sciences et Technologie Canada
Industry, Science and Technology Canada

INDUSTRY CANADA/INDUSTRIE CANADA
108124

Centres de services aux entreprises d'ISTC et Centres de commerce extérieur

Industrie, Sciences et Technologie Canada (ISTC) et Commerce extérieur Canada (CEC) ont mis sur pied des centres d'information dans les bureaux régionaux de tout le pays. Ces centres permettent à leur clientèle de se renseigner sur les services, les documents d'information, les programmes et l'expérience professionnelle disponibles dans ces deux Ministères en matière d'industrie et de commerce. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec l'un ou l'autre des bureaux dont la liste apparaît ci-dessous.

Terre-Neuve

Atlantic Place
215, rue Water, bureau 504
C.P. 8950
ST. JOHN'S (Terre-Neuve)
A1B 3R9
Tél. : (709) 772-ISTC
Télécopieur : (709) 772-5093

Île-du-Prince-Édouard

Confederation Court Mall
National Bank Tower
134, rue Kent, bureau 400
C.P. 1115
CHARLOTTETOWN
(Île-du-Prince-Édouard)
C1A 7M8
Tél. : (902) 566-7400
Télécopieur : (902) 566-7450

Nouvelle-Écosse

Central Guaranty Trust Tower
1801, rue Hollis, 5e étage
C.P. 940, succursale M
HALIFAX (Nouvelle-Écosse)
B3J 2V9
Tél. : (902) 426-ISTC
Télécopieur : (902) 426-2624

Nouveau-Brunswick

Assumption Place
770, rue Main, 12e étage
C.P. 1210
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 8P9
Tél. : (506) 857-ISTC
Télécopieur : (506) 851-6429

Québec

Tour de la Bourse
800, place Victoria, bureau 3800
C.P. 247
MONTRÉAL (Québec)

Saskatchewan

S.J. Cohen Building
119, 4e Avenue sud, bureau 401
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 5X2
Tél. : (306) 975-4400
Télécopieur : (306) 975-5334

Alberta

Canada Place
9700, avenue Jasper,
bureau 540
EDMONTON (Alberta)
T5J 4C3

Yukon

108, rue Lambert, bureau 301
WHITEHORSE (Yukon)
Y1A 1Z2
Tél. : (403) 668-4655
Télécopieur : (403) 668-5003

Territoires du Nord-Ouest

Precambrian Building
10e étage
Sac postal 6100
YELLOWKNIFE
(Territoires du Nord-Ouest)
X1A 2R3
Tél. : (403) 920-8568
Télécopieur : (403) 873-6228

Administration centrale d'ISTC

Édifice C.D. Howe
235, rue Queen
1er étage, tour Est
OTTAWA (Ontario)
K1A 0H5
Tél. : (613) 952-ISTC
Télécopieur : (613) 957-7942

Administration centrale de CEC

InfoExport
Édifice Lester B. Pearson
125, promenade Sussex
OTTAWA (Ontario)
K1A 0G2
Tél. : (613) 993-6435
1-800-267-8376

Demandes de publicat

Pour recevoir un exemplaire de l'une des p
de commerce extérieur le plus près de che
e services aux entreprises ou le Centre
avec l'un des trois bureaux suivants.

Pour les Profils de l'industrie :
Direction générale des
communications
Industrie, Sciences et
Technologie Canada
235, rue Queen, bureau 704D
OTTAWA (Ontario)
K1A 0H5
Tél. : (613) 954-4500
Télécopieur : (613) 954-4499

Pou
Dire
com
Indu
Tech
235,
OTTAWA (Ontario)
K1A 0H5
Tél. : (613) 954-5716
Télécopieur : (613) 954-6436

K1A 0G2
Tél. : (613) 993-6435
1-800-267-8376
Télécopieur : (613) 996-9709

IC 1551 (9/95)
DATE DUE - DATE DE RETOUR

Canada

HD9505/.C3/I5/1990-91
Canada. Industry, Science
Industry profile.
BFGJ A4 c.2

(V.6.92.01)

1990–1991

PIÈCES DE RECHANGE POUR AUTOMOBILES

AVANT-PROPOS

Étant donné l'évolution rapide du commerce international, l'industrie canadienne doit pouvoir soutenir la concurrence si elle veut connaître la croissance et la prospérité. Favoriser l'amélioration du rendement de nos entreprises sur les marchés du monde est un élément fondamental des mandats confiés à Industrie, Sciences et Technologie Canada et à Commerce extérieur Canada. Le profil présenté dans ces pages fait partie d'une série de documents grâce auxquels Industrie, Sciences et Technologie Canada procède à l'évaluation sommaire de la position concurrentielle des secteurs industriels canadiens, en tenant compte de la technologie, des ressources humaines et de divers autres facteurs critiques. Les évaluations d'Industrie, Sciences et Technologie Canada et de Commerce extérieur Canada tiennent compte des nouvelles conditions d'accès aux marchés de même que des répercussions de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis. Pour préparer ces profils, le Ministère a consulté des représentants du secteur privé.

Veiller à ce que tout le Canada demeure prospère durant l'actuelle décennie et à l'orée du vingt-et-unième siècle, tel est le défi qui nous sollicite. Ces profils, qui sont conçus comme des documents d'information, seront à la base de discussions solides sur les projections, les stratégies et les approches à adopter dans le monde de l'industrie. La série 1990–1991 constitue une version revue et corrigée de la version parue en 1988–1989. Le gouvernement se chargera de la mise à jour régulière de cette série de documents.

Michael H. Wilson
Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie
et ministre du Commerce extérieur

Introduction

Globalement, l'industrie canadienne de l'automobile comprend les constructeurs de véhicules automobiles (voitures, camions, autobus et véhicules à usages spéciaux) ainsi que les fabricants de pièces, de pneus et de chambres à air utilisés comme pièces d'origine dans le montage des nouveaux véhicules automobiles et comme pièces de rechange. La majeure partie de ce secteur est rationalisée et ne forme qu'un seul marché, qui englobe à la fois le Canada et les États-Unis.

En 1989, les activités du secteur de l'automobile représentaient légèrement plus de 15 % des expéditions canadiennes de produits manufacturés, et quelque 32,5 % des exportations de produits manufacturés et de produits finis. En 1989, les expéditions de ce secteur comprenaient 28,1 milliards de dollars pour le montage d'automobiles, de camions et d'autobus, 14,7 milliards de dollars pour les pièces, 1,9 milliard de dollars pour les véhicules à usages spéciaux et environ 1,5 milliard de dollars[1] pour les pneus et les chambres à air. La même année, cette industrie employait 185 200 personnes, dont 55 500 étaient affectées au montage des automobiles, des camions et des autobus, 96 500 à la fabrication des pièces, 22 700 à la fabrication des véhicules à usages spéciaux, et environ 10 500[1] à la fabrication de pneus et de chambres à air.

Le présent profil ne traite que de l'industrie de la fabrication des pièces de rechange pour automobiles. Il s'inscrit dans une série de profils préparés sur le secteur de l'automobile, et comprenant :

[1]Estimations d'ISTC.

- *Pièces d'origine pour automobiles*
- *Pneus*
- *Camions lourds*
- *Automobiles*
- *Véhicules à usages spéciaux*
- *Autobus urbains et interurbains*

Structure et rendement

Structure

L'industrie des pièces de rechange fabrique des pièces qui servent à la réparation, à l'enjolivement ou à l'amélioration de la performance des véhicules automobiles. Parmi les principaux produits de cette industrie, on relève les systèmes de refroidissement, les systèmes électriques, les pièces de filtrage, les systèmes d'allumage et d'alimentation en carburant, les produits de sécurité, les pièces de moteur, les éléments de suspension qui procurent un meilleur roulement, et les accessoires.

En 1989, les expéditions du secteur des pièces de rechange totalisaient 2 194,7 millions de dollars[2]. Ce secteur employait 10 000 personnes. Les exportations de pièces de rechange se chiffraient à 1 224,9 millions, contre 901 millions de dollars pour les importations (figure 1).

Le secteur des pièces de rechange représente environ 15 % de la production totale des pièces d'automobiles au Canada. Le reste, soit 85 % des pièces, sont montées sur les véhicules neufs par les fabricants de pièces d'origine (voir le profil de l'industrie sur les *Pièces d'origine pour automobiles*).

Même si les pièces de rechange et les pièces d'origine sont semblables, les gammes de produits, le volume et les circuits de distribution sont très différents. Les fabricants de pièces de rechange produisent normalement toute une gamme de pièces qui s'adaptent à une série d'années-modèles et de marques de voiture, et vendent ces pièces à un grand nombre de grossistes et de détaillants. Par comparaison, les fabricants de pièces d'origine fabriquent un nombre limité de pièces, en très grande quantité, pour les grands constructeurs

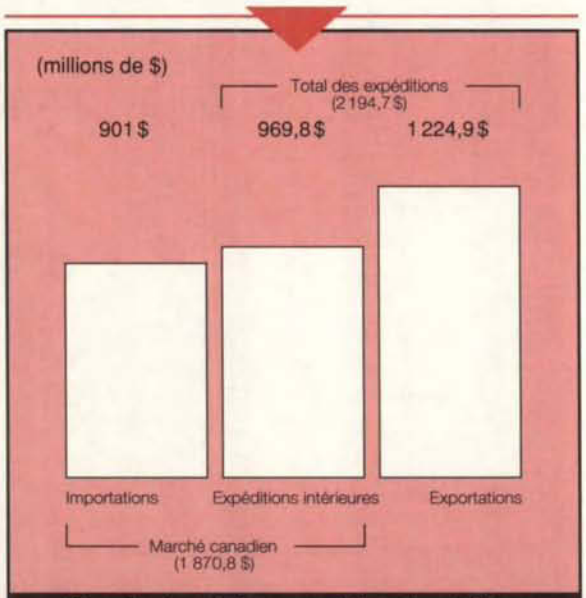

Figure 1 — Importations, exportations et expéditions intérieures, 1989

automobiles, et ne traitent donc qu'avec une poignée d'acheteurs. Compte tenu des différences qui existent au niveau des impératifs de production et des circuits de distribution, la plupart des entreprises se spécialisent dans la fabrication de pièces de rechange ou de pièces d'origine. Il existe toutefois une certaine différenciation en ce qui a trait aux produits, étant donné que plusieurs d'entre eux, comme les accessoires et les pièces remises à neuf, ne se trouvent que dans le secteur des pièces de rechange.

On estime que 189 entreprises, chacune ayant un chiffre d'affaires de plus d'un million de dollars, ne produisent que des pièces de rechange, ce qui englobe les pièces fonctionnelles, les accessoires et les pièces remises à neuf. Les pièces fonctionnelles complexes comme les composantes de moteurs et de transmissions font appel à une technologie qui doit être fournie par les constructeurs. En conséquence, ce sont les fabricants de pièces d'origine et les constructeurs d'automobiles qui fabriquent des pièces à l'interne, qui produisent les pièces de rechange dans ces secteurs.

[2]Statistique Canada a commencé à faire la distinction entre la fabrication des pièces de rechange et celle des pièces d'origine lors du recensement des manufacturiers de 1984. À cette occasion, on a demandé aux fabricants de pièces de faire la distinction entre les pièces d'origine et les pièces de rechange. Ce recensement a établi les concepts de production globale et de production sous-sectorielle (comme les pièces estampées, les pièces de plastique). Cependant, cette méthode ne résout pas tous les problèmes. Le principal a trait à l'absence de précisions sur les pièces de rechange. De plus, les seules statistiques principales dont on dispose concernent les expéditions de pièces de rechange, exprimées en pourcentage des CTI à quatre chiffres pour les industries du Groupe 325 (Industries des pièces et accessoires pour véhicules automobiles). Pour plus de renseignements sur la classification des industries, voir la *Classification type des industries, 1980*, nº 12-501 au catalogue de Statistique Canada.

La fabrication des pièces d'origine et des pièces de rechange est essentiellement concentrée en Ontario et au Québec, même si les installations du secteur des pièces de rechange sont plus dispersées sur le plan géographique que celles des pièces d'origine, surtout dans le domaine de la remise à neuf. Sur les 189 entreprises de pièces de rechange dont les ventes annuelles dépassent le million de dollars, environ 10 % seulement sont situées en dehors de l'Ontario et du Québec.

En général, les entreprises dont le chiffre d'affaires annuel est inférieur à 5 millions de dollars appartiennent à des intérêts canadiens, alors que les entreprises plus importantes sont souvent de propriété étrangère. Les entreprises qui fabriquent à la fois des pièces d'origine et des pièces de rechange sont de plus grande taille, et appartiennent pour la plupart à des intérêts étrangers.

Même si le présent profil porte avant tout sur les fabricants de pièces de rechange, il convient de noter qu'une bonne partie de la valeur ajoutée dans ce secteur provient non de la fabrication, mais de la vente et de la distribution des pièces. En 1989, la valeur des ventes de pièces de rechange au niveau des fabricants sur le marché de l'automobile était évaluée à juste un peu moins de 2 milliards de dollars, alors que les ventes au détail de pièces de rechange et d'accessoires étaient estimées à 4,1 milliards. Du total des ventes au détail, environ 47 % étaient faites par des stations-service, 28 % par des concessionnaires de véhicules automobiles, 10 % par des détaillants, près de 10 % par des garages, et moins de 5 % par des vendeurs de voitures d'occasion. Le nombre d'emplois générés par la distribution des pièces de rechange, à l'exception des ventes de carburant, aussi bien en matière de détail que de gros, est évalué à 250 000. Les concessionnaires de voitures emploient environ 100 000 autres personnes dans les secteurs des réparations et de l'entretien.

Divers circuits de distribution sont nécessaires pour satisfaire aux besoins des consommateurs en ce qui a trait aux méthodes d'installation, et aux différents niveaux du service lié à celles-ci. Le niveau de service que choisissent les consommateurs a une incidence marquée sur le réseau de distribution du fabricant. Le propriétaire de l'automobile peut installer lui-même les pièces qu'il a achetées chez un grossiste ou un détaillant. Ces pièces peuvent aussi être installées par un mécanicien travaillant dans l'atelier de mécanique d'un concessionnaire, dans un garage ou une station-service.

Le garage ou la station-service achète ces pièces d'un grossiste, qui les obtient d'un distributeur en gros, lequel s'approvisionne directement auprès du fabricant. Ce système à trois paliers s'est morcelé encore davantage au cours des dix dernières années, les grossistes s'approvisionnant directement auprès des fabricants et des distributeurs spécialisés, et les

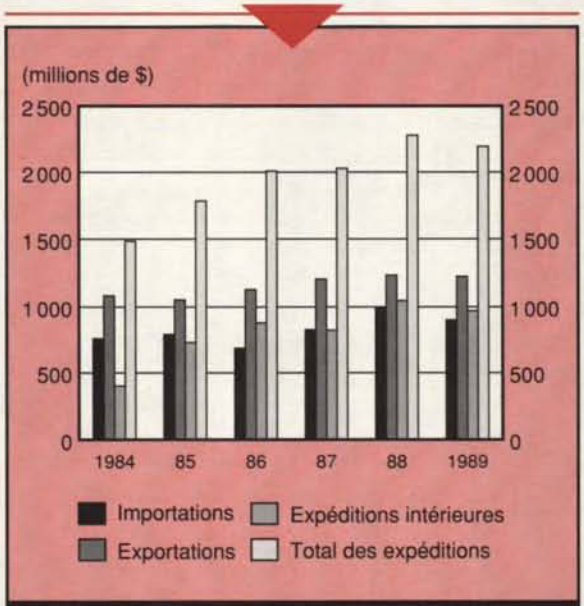

Figure 2 — Pièces de rechange pour automobiles

distributeurs en gros vendant directement aux installateurs, aux propriétaires de parcs de véhicules et aux distributeurs. Les concessionnaires s'approvisionnent généralement auprès des constructeurs ou des fabricants de pièces d'origine. Les détaillants comme Sears et Canadian Tire s'approvisionnent auprès des distributeurs en gros, ou, de plus en plus, directement auprès des fabricants, dont ils exigent leur marque maison.

L'importance relative de ces réseaux de distribution varie selon le pays d'origine du véhicule. Pour leurs réparations, les propriétaires de voitures nord-américaines s'adressent fréquemment à des vendeurs de pièces indépendants, soit des garages ou des détaillants, plutôt qu'à un concessionnaire. Les propriétaires de voitures importées sont pour leur part beaucoup plus fidèles à leur concessionnaire pour faire effectuer les réparations courantes sur leur véhicule. Les pièces de rechange pour les véhicules japonais ou coréens sont généralement produites par des fabricants de pièces d'origine implantés en Asie ou en Amérique du Nord. Au Japon, toutes les pièces de rechange fonctionnelles sont produites par des fabricants de pièces d'origine, car les constructeurs exigent la qualité d'origine pour les réparations effectuées aux termes de leurs garanties. Les usines de montage, appartenant à des constructeurs asiatiques, qui sont implantées en Amérique du Nord suivent les pratiques de leur marché national, et préfèrent que les fabricants de pièces d'origine approvisionnent le marché des pièces de rechange. Même si, à l'exception de Volvo, aucun constructeur

automobile européen n'est implanté en Amérique du Nord, les pratiques qu'ils observent au chapitre des pièces de rechange pour automobiles sont généralement identiques à celles de leurs homologues asiatiques.

La fabrication des pièces de rechange n'est pas rationalisée à l'échelle nord-américaine dans la même mesure que les autres secteurs de l'industrie automobile. On estime que le pourcentage de la production canadienne qui est exporté représente moins de 60 % dans le secteur des pièces de rechange, contre plus de 80 % dans le secteur des pièces d'origine. Certaines pièces de rechange sont plus exportées que d'autres, comme les pièces de freins, les amortisseurs et les silencieux, ce qui compense en partie le faible niveau des exportations dans des sous-secteurs comme celui des systèmes d'allumage.

Un autre facteur explicatif du niveau plus faible des exportations dans le secteur des pièces de rechange est la difficulté de pénétrer le marché morcelé et à paliers multiples des réseaux de distribution en gros et au détail aux États-Unis. La plupart des plus grands fabricants canadiens de pièces d'origine ont choisi de ne pas s'attaquer au marché des pièces de rechange, en raison de la complexité de ce marché et des exigences de plus en plus élevées de leurs clients du marché d'origine au chapitre de la compétitivité.

La plupart des pièces de rechange importées proviennent des États-Unis. Beaucoup d'entreprises de propriété étrangère fabriquent les pièces qu'ils destinent au marché canadien avec des composantes importées. La valeur ajoutée est minime. Plusieurs produits, comme les pièces pour climatiseurs, sont généralement importés. Les ventes à l'extérieur de l'Amérique du Nord sont rares, même si les importations en provenance d'outre-mer accusent une certaine progression.

Rendement

Le secteur des pièces de rechange pour automobiles a fait preuve d'un grand dynamisme vers la fin des années 1980, les expéditions passant de 402 millions de dollars en 1984 à 969,8 millions en 1989 (figure 2). Le total des investissements dans le secteur des pièces (pièces d'origine et pièces de rechange) est passé de 171 millions de dollars en 1984 à 584 millions en 1989. On ne dispose pas d'indicateurs d'investissement distincts pour le marché des pièces de rechange.

Le commerce international a nettement augmenté au début et vers le milieu des années 1980, grâce à la faiblesse relative du dollar canadien et au dynamisme des activités de commercialisation dans certains sous-secteurs (silencieux, essuie-glace, freins). Les exportations de pièces de rechange canadiennes vers les États-Unis ont plus que doublé, passant de moins de 500 millions de dollars en 1981 à plus de 1,2 milliard en 1989. Les importations en provenance des États-Unis ont connu une croissance plus lente, passant de 759 millions de dollars en 1984 à 901 millions en 1989.

Le rendement du marché des pièces de rechange est fonction du nombre, du genre et de l'âge des véhicules en circulation, de la vitesse d'usure des pièces, de la distance parcourue et du taux de mise à la ferraille. Tous ces facteurs sont fonction de la conjoncture économique passée et présente et n'ont aucune influence sur les ventes de pièces d'origine, qui dépendent entièrement du succès des constructeurs d'automobiles et des ventes de voitures neuves.

Étant donné qu'il faut à un véhicule entre cinq et huit ans pour atteindre l'âge des réparations majeures, les cycles de vente des pièces de rechange sont décalés d'autant par rapport aux ventes de nouveaux véhicules. Cela explique qu'en dépit du dynamisme des ventes de véhicules neufs durant les années 1980, le secteur des pièces de rechange a connu une croissance beaucoup plus lente, qui était de 20,1 % en 1985, de 12,6 % en 1986, de 1 % en 1987 et de 12,4 % en 1988. La chute de 3,7 % enregistrée en 1989 s'explique par la stagnation des ventes de véhicules vers la fin des années 1970 et le début des années 1980. Une remontée est à prévoir à mesure que les voitures vendues entre 1982 et 1985 atteindront l'âge des réparations majeures, ce qui devrait se traduire par une reprise des activités. Les marges bénéficiaires sont plus élevées dans le secteur des pièces de rechange que dans celui des pièces d'origine, suivant le stade du cycle de la demande, mais les volumes sont inférieurs, et les frais d'inventaire et de distribution plus élevés.

La qualité croissante des véhicules a également un effet de ralentissement sur le rendement du secteur des pièces de rechange. On s'attend à un recul du nombre absolu de réparations. Cette tendance sera toutefois compensée dans une certaine mesure par le coût plus élevé des réparations, attribuable à la complexité croissante des pièces.

Ce qui est plus grave, c'est que la composition du parc de véhicules automobiles a évolué durant cette période. Les véhicules étrangers, qui ne représentaient jadis qu'une faible proportion du parc, comptent aujourd'hui pour près de 20 % des véhicules en circulation, et pourraient même atteindre le cap des 30 %. Il s'agit là du plus important potentiel de croissance pour le marché des pièces de rechange. Cependant, au moins 50 % des réparations effectuées après l'expiration de la garantie sur les véhicules importés se font chez le concessionnaire, et non dans une station-service ou un garage; ce pourcentage est nettement plus élevé que celui qui concerne les véhicules nord-américains. Les concessionnaires ont réussi à conserver leurs clients grâce à leurs meilleures garanties et à ce qui est perçu comme étant la mauvaise prestation des garages indépendants. Malheureusement pour

les fabricants canadiens de pièces, les concessionnaires de voitures se procurent leurs pièces de rechange essentiellement auprès des constructeurs ou des fabricants de pièces d'origine, ce qui laisse peu de chance aux fabricants de pièces de rechange indépendants.

La baisse du nombre de véhicules fabriqués par les constructeurs nord-américains a causé un rétrécissement permanent du marché pour les entreprises qui fabriquent des pièces de voitures nord-américaines destinées exclusivement aux réparations courantes. Les propriétaires de véhicules importés et de véhicules asiatiques montés en Amérique du Nord vont généralement chez leur concessionnaire, qui se procure ses pièces auprès du fabricant de pièces d'origine. Compte tenu de la récession du début des années 1980 et du fait qu'on prévoit que le marché demeurera extrêmement compétitif, les ressources financières à investir dans de nouveaux produits et de nouvelles technologies sont limitées. Bien que les fabricants de pièces de rechange ne créent normalement pas leurs propres produits, mais passent des contrats de licence avec les fabricants de pièces d'origine pour les pièces qu'ils fabriquent, il faut effectuer d'importants investissements pour obtenir les droits sur de nouvelles pièces et se réoutiller.

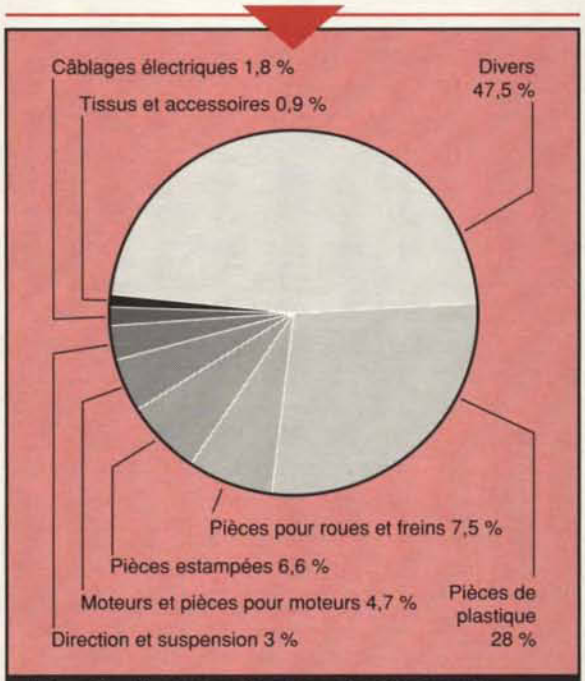

Figure 3 — Production des pièces de rechange pour automobiles, 1989

Forces et faiblesses

Facteurs structurels

Les points forts du secteur canadien des pièces de rechange varient considérablement selon les produits. Les sous-secteurs les plus performants sont ceux des pièces de sécurité (plaquettes de freins) ainsi que des pièces de suspension et de roulement, et les plus faibles sont les sous-secteurs des systèmes d'allumage, d'alimentation en carburant et des sous-systèmes électriques. Le sous-secteur des accessoires présente les plus grandes possibilités au chapitre du développement des exportations.

Le sous-secteur des pièces de sécurité constitue l'une des industries canadiennes qui connaissent le plus fort taux de croissance, particulièrement dans le domaine des pièces pour freins. Ce sous-secteur comprend un grand nombre d'entreprises, de propriété américaine ou canadienne qui, dans le cadre du secteur des pièces de rechange, sont de taille relativement importante. En 1989, le Canada a exporté aux États-Unis pour plus de 580 millions de dollars de pièces pour freins. Dans le passé, le dynamisme de ce secteur était attribuable à la facilité d'accès à l'amiante qui entrait dans la fabrication des plaquettes de freins. Toutefois, à cause des nouveaux règlements interdisant l'emploi de l'amiante, les fabricants utilisent aujourd'hui avec succès des matériaux de remplacement.

Le sous-secteur canadien des accessoires de rechange est vaste et en pleine croissance. Il comprend de nombreuses petites et moyennes entreprises appartenant à des intérêts canadiens. Ces entreprises fabriquent un large éventail de produits, qui vont des pièces aérodynamiques aux bandes décoratives, aux tapis, aux porte-bagages, aux rétroviseurs, aux housses de siège et aux marchepieds. Malheureusement, plusieurs gammes de produits populaires ne sont pas fabriquées au Canada. La majorité des fournisseurs, même s'ils sont animés d'un fort esprit d'entreprise, se sont confinés à un marché local ou régional, et ne se sont jamais lancés dans les exportations. Compte tenu de la capacité de production canadienne et de l'expansion du marché américain, les possibilités de croissance sont considérables. Selon les détaillants, les distributeurs et les fournisseurs, c'est le sous-secteur des camions légers qui offre le meilleur potentiel de croissance dans le domaine des pièces de rechange. Les propriétaires de camions légers achètent en effet 40 % de tous les accessoires et pièces de rechange vendus aux États-Unis. Les cinq principales gammes de produits sur le marché des accessoires pour camions légers sont les protecteurs de plancher de caisse, les pare-insectes, les marchepieds, les fenêtres coulissantes arrière et les boîtes à outils.

Le potentiel du Canada dans le sous-secteur de la suspension et du roulement est assez fort. La fabrication

de suspensions avant, d'amortisseurs, de jambes élastiques et de joints universels est dominée par des multinationales de propriété étrangère qui fabriquent des pièces d'origine. La production de silencieux est également dominée par des filiales sous contrôle étranger qui ont partiellement rationalisé leur production nord-américaine.

Dans le sous-secteur des systèmes de refroidissement, le Canada offre un bon potentiel au chapitre de la fabrication des radiateurs, et il a bien réussi sur le plan de l'exportation. Le marché des pièces pour climatiseurs connaît une certaine croissance, mais la capacité de production du Canada est plutôt faible. Il existe une forte production dans le sous-secteur des courroies et des boyaux, mais les entreprises qui fabriquent ces pièces appartiennent pour la plupart à des intérêts étrangers et ont peu de possibilités d'exportation. La remise à neuf des pompes à eau est en recul, au profit des pompes d'aluminium neuves et importées.

Le sous-secteur des systèmes d'allumage et d'alimentation en carburant est dominé par les importations, les principaux fabricants nationaux étant des ateliers de remise à neuf. La nouvelle technologie, essentiellement l'électronique, a provoqué une forte baisse de la demande de produits d'allumage classiques (comme les bougies). De nouveaux systèmes d'allumage sont mis au point chez les constructeurs et les fabricants de pièces d'origine, surtout aux États-Unis et au Japon.

La production des systèmes électriques est dominée par les ateliers de remise à neuf d'alternateurs et de démarreurs, qui utilisent des pièces achetées aux États-Unis. Ces ateliers exportent peu.

La plupart des pièces de moteurs sont fabriquées à l'interne par les constructeurs de véhicules automobiles, et sont vendues comme pièces d'origine. Ford et General Motors ont toutes deux d'importantes installations de fabrication de moteurs au Canada.

Le sous-secteur des filtres à air et à huile est dominé par des multinationales de propriété étrangère qui fabriquent leurs pièces au Canada pour répondre aux besoins du marché intérieur. Très peu de ces filiales canadiennes détiennent des mandats d'exportation. L'adoption de systèmes à injection d'essence nécessite de nombreuses modifications aux pièces.

Les principales faiblesses du secteur canadien des pièces de rechange pour automobiles résident dans son orientation vers le marché intérieur, la rareté des grandes entreprises intégrées et le faible niveau de mise au point de nouveaux produits.

Essentiellement parce qu'ils ne peuvent faire le commerce de pièces en franchise de droits aux termes du Pacte de l'automobile, les fabricants américains de pièces de rechange se sont implantés au Canada pour y monter et y distribuer leurs pièces, sans avoir l'intention d'exporter. Compte tenu de la grande diversité des pièces nécessaires pour offrir une gamme complète de produits, les séries de production sont plutôt limitées et le rendement est faible. Les usines canadiennes optent généralement pour la production de pièces en grandes séries, et elles complètent leurs gammes de produits par des importations, car elles n'ont pas la taille qui leur permettrait de s'attacher à lancer de nouveaux produits et à pénétrer de nouveaux marchés. La figure 3 présente la part de marché des diverses catégories de pièces produites au Canada.

Avec des ressources de commercialisation et une capacité d'innovation plutôt limitées, de nombreux fabricants canadiens de pièces de rechange sont incapables de voir le marché nord-américain comme un marché intégré, et ne tirent pas entièrement parti des possibilités d'exportation. Au nombre des obstacles invoqués, mentionnons la difficulté d'implanter des réseaux de distribution aux États-Unis, la guerre des prix due à une concurrence farouche entre grossistes et détaillants, et la difficulté de servir des régions géographiques aussi largement dispersées.

Les profondes mutations qui se sont produites dans la conception des véhicules ont entraîné la création de nouvelles générations de produits et en ont rendu d'autres désuètes. Les entreprises canadiennes ont été lentes à mettre sur le marché de nouveaux produits, ce qui explique que ce secteur soit dominé au Canada par les produits basés sur des technologies anciennes. Ainsi, les joints universels qu'on utilise dans la propulsion arrière sont fabriqués au Canada, mais les joints homocinétiques employés dans les tractions avant ne le sont pas. Il existe toujours un marché pour les produits de l'ancienne génération, marché qui persistera jusqu'à la mise à la ferraille du dernier véhicule des années 1970, mais son déclin est inévitable. Certains fabricants se réorientent vers les technologies nouvelles, en abandonnant notamment l'amiante au profit de matériaux de remplacement pour les plaquettes de freins et en fabriquant des réservoirs à essence plutôt qu'en les remettant à neuf, mais il s'agit là de l'exception plutôt que la règle.

Facteurs liés au commerce

Les pièces de rechange ne sont pas visées par le Pacte de l'automobile, et ne sont donc pas exemptes des tarifs douaniers aux termes de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis (ALE), qui est entré en vigueur le 1er janvier 1989. Les tarifs imposés par le Canada sur les pièces de rechange varient de 9,2 % à plus de 25 %, ce qui traduit la grande diversité des produits du secteur. Actuellement, les tarifs américains se situent en moyenne à 3 % en ce qui concerne les importations en provenance du Canada. Ces deux tarifs seront éliminés d'ici le 1er janvier 1993 en vertu de l'ALE.

La demande à long terme pour les pièces de rechange sera stimulée par l'ALE. En vertu de cet accord, les pièces et les véhicules automobiles devront satisfaire à une règle d'origine plus stricte qui stipule que 50 % des coûts de production directs doivent être engagés en Amérique du Nord. Avec le temps, cette règle donnera aux pièces de rechange canadiennes un avantage compétitif sur les importations venant de l'étranger.

Dans la Communauté européenne (CE), les tarifs douaniers sont en moyenne de 10 %. Il n'existe pas d'obstacles non tarifaires spécifiques au commerce des pièces entre le Canada et les États-Unis.

Facteurs technologiques

L'évolution rapide des technologies automobiles au cours des années 1980 oblige les fabricants à investir dans de nouveaux designs de produits et dans la fabrication et le stockage d'un plus grand nombre de pièces. Cette évolution technologique rapide est nouvelle dans ce secteur, dont les technologies n'ont pratiquement pas changé entre les années 1950 et les années 1970. Les petites et moyennes entreprises du Canada et des États-Unis ont de la difficulté à s'adapter aux nouvelles exigences du marché, particulièrement à cause des moyens financiers restreints dont elle disposent depuis la récession qui a duré du début au milieu des années 1980. Les entreprises qui occupent les nouveaux créneaux sont généralement d'importants fabricants de pièces de rechange implantés de longue date aux États-Unis; ils ont souvent des liens avec les fabricants de pièces d'origine, ce qui leur donne accès aux designs de nouveaux produits. Certains fabricants canadiens ont réussi à se reconvertir aux nouvelles technologies. Quantité d'autres, toutefois, se confinent à des secteurs anciens et en déclin, ce qui permet aux importations d'investir les créneaux des nouveaux produits.

Les fabricants utilisent davantage les technologies de systèmes que les technologies de produits, même si cela varie considérablement d'un sous-secteur à l'autre. Compte tenu du fait qu'il faut fabriquer une gamme diversifiée de produits convenant à toutes les marques et à tous les modèles de véhicules, le secteur des pièces de rechange aurait tout intérêt à recourir à des techniques de fabrication flexibles, assistées par ordinateur. Ce sont principalement les fournisseurs qui disséminent les technologies de systèmes dans ce secteur. Les entreprises qui fabriquent des pièces de suspension et de roulement et des pièces de moteurs, pour la plupart des multinationales de propriété étrangère, sont particulièrement avancées dans l'utilisation de ces techniques. Les ateliers de remise à neuf sont les moins automatisés, et ont souvent recours à des techniques manuelles par petits lots. Les nouvelles technologies nécessitent non seulement le lancement de nouveaux produits, mais également l'amélioration des services fournis aux installateurs dans les stations-service, les garages et d'autres points de vente. Dans leurs décisions d'achat, ces points de vente doivent de plus en plus tenir compte de la nécessité de faire donner une formation à leurs installateurs.

Autres facteurs

L'industrie a exprimé son inquiétude face au niveau relativement élevé, ces derniers temps, du dollar canadien par rapport au dollar américain. Par ailleurs, on reconnaît généralement que, dans certaines conditions économiques, une baisse sensible du dollar canadien aurait probablement un effet inflationniste. La hausse des prix et des coûts qui en découlerait sur le marché intérieur pourrait, avec le temps, annuler les avantages concurrentiels à court terme fournis par une telle baisse du dollar.

Comme dans d'autres industries, le perfectionnement professionnel demeure un facteur crucial dans le secteur des pièces de rechange pour automobiles. Le Conseil du Service d'entretien et de réparation automobiles du Canada travaille à la mise au point d'une stratégie des ressources humaines répondant aux besoins de l'industrie de l'entretien et de la réparation d'automobiles du Canada. Du côté manufacturier, Emploi et Immigration Canada procède à l'analyse des résultats d'une étude sur les besoins en compétences et en ressources humaines, étude qui a été dirigée par un comité de l'industrie.

Évolution du milieu

Le secteur des pièces de rechange pour automobiles est touché par quatre grands changements structurels : la diminution relative du parc de véhicules construits en Amérique du Nord par les trois grands constructeurs (Chrysler, Ford Motors et General Motors), et l'augmentation du nombre de véhicules fabriqués par les constructeurs étrangers; l'évolution rapide des technologies; l'amélioration de la qualité des pièces, qui se traduit par des garanties prolongées; des exigences plus élevées de la part des consommateurs en matière de service, ce qui entraîne des changements au niveau des modes de distribution.

Si les fabricants canadiens de pièces de rechange veulent s'approprier une plus grande part du marché des voitures asiatiques importés ou montées au Canada, ils doivent inciter les propriétaires de voitures étrangères à abandonner leur concessionnaire au profit des stations-service et des garages, ou convaincre les concessionnaires de voitures de se mettre à acheter des pièces aux fabricants de pièces de rechange. Une autre possibilité, qui s'offre aux seules entreprises qui fabriquent à la fois des pièces d'origine et des pièces de rechange, consiste à approvisionner les usines de montage asiatiques implantées en Amérique du Nord

(appelées usines transplantées), afin d'avoir accès à la fois au secteur des pièces de rechange et à celui des pièces d'origine. La tâche ne sera pas facile, car les concessionnaires de voitures importées se classent systématiquement en tête des sondages en ce qui concerne le niveau de satisfaction des consommateurs, et ils hésitent beaucoup à s'approvisionner auprès des fabricants indépendants de pièces de rechange. Seul les fabricants de pièces d'origine les plus persistants, qui offrent des produits de qualité irréprochable, ont réussi à devenir fournisseurs des usines transplantées.

Pour ajouter à ces pressions, les concessionnaires de véhicules nord-américains cherchent à s'approprier une plus grande part du marché des réparations en offrant un meilleur service, en augmentant leur budget de publicité et en proposant des garanties prolongées. Selon les analystes, le secteur des réparations deviendra de plus en plus alléchant pour les constructeurs nord-américains à mesure que baisseront les marges bénéficiaires sur les ventes de voitures neuves. À l'instar des concessionnaires de voitures étrangères, les concessionnaires des Trois Grands se procurent généralement leurs pièces auprès des fournisseurs de pièces d'origine. Ils semblent plus disposés toutefois à s'approvisionner auprès des fabricants de pièces de rechange indépendants que ne le sont les concessionnaires de voitures étrangères.

En outre, l'amélioration de la qualité des produits, qui se traduit par des garanties prolongées, allonge la vie utile des véhicules et des pièces. L'effet de cette évolution n'a pas encore été pleinement ressenti, et dépendra en grande partie de la durée de vie des véhicules. Si les consommateurs réagissent à cette amélioration de la qualité en gardant leurs véhicules plus longtemps, la période de réparations majeures sera allongée d'autant. Même si le nombre de réparations effectuées sur chaque véhicule risque de baisser, la valeur de chaque réparation augmente avec le degré de perfectionnement des pièces. Le chiffre d'affaires global ne baissera donc pas de manière spectaculaire, même si le volume des pièces fabriquées accuse un certain recul.

Un autre facteur qui pèsera bientôt très fortement sur le secteur des pièces de rechange est l'application des normes de sécurité et des règlements antipollution. On songe actuellement à exiger des fabricants de pièces de rechange qu'ils se conforment aux mêmes critères que les fabricants de pièces d'origine.

Finalement, à cause de la complexité technologique croissante des composantes et de la hausse de la valeur de leurs véhicules, de plus en plus de consommateurs décident de les faire réparer par des mécaniciens. On prévoit donc que les détaillants qui desservent le marché des bricoleurs verront baisser leur part du marché, alors qu'augmentera celle des entreprises qui offrent des services d'installation. Les détaillants qui se sont dotés d'instruments diagnostiques informatisés devraient s'approprier une plus grande part du marché. Les franchises qui offrent un service rapide et qui bénéficient de campagnes de publicité nationales devraient également progresser. Les fabricants de pièces de rechange doivent repenser leurs stratégies de commercialisation en tenant compte de cette évolution.

Devant le regain de l'importance du service, les fabricants qui vendent à des détaillants assurant eux-mêmes l'installation des pièces et offrant un service à la clientèle auront une longueur d'avance sur ceux qui servent exclusivement les revendeurs, qui, pour leur part, souffriront de la situation. Les fabricants qui proposent une gamme complète de services de formation seront également gagnants.

En vertu de l'ALE, l'élimination progressive des tarifs douaniers sur les pièces de rechange d'ici 1993 renforcera la volonté de ce secteur de rationaliser et d'intégrer ses activités. Les fabricants de pièces de rechange seront forcés de repenser leurs stratégies d'importation et d'exportation, et de tenir compte des changements structurels qui se produisent dans ce secteur en Amérique du Nord. Le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain sera également un facteur du rendement de ce secteur.

Au moment où nous rédigeons ce profil, l'économie du Canada de même que celle des États-Unis montrent des signes de redressement, à la suite d'une période de récession. En plus d'avoir vu leurs carnets de commandes diminuer, les entreprises du secteur des pièces de rechange pour automobiles ont dû subir des pressions sous-jacentes les incitant à une restructuration à long terme. Dans certains cas, ces pressions cycliques ont eu pour effet d'accélérer le processus d'adaptation et de restructuration. Avec les signes de relance, même s'ils sont encore irréguliers, la perspective à moyen terme va s'améliorer. L'effet du phénomène sur ce secteur industriel dépendra du rythme même de la relance. Depuis le milieu de 1989, environ 30 entreprises ont mis fin à leurs activités au Canada et ont consolidé leur fabrication aux États-Unis ou ailleurs.

Évaluation de la compétitivité

Les fabricants canadiens de pièces de rechange pour automobiles sont compétitifs sur le marché canadien en ce qui concerne les pièces fabriquées à partir de technologies anciennes, et sur le marché américain dans certains sous-secteurs comme ceux des pièces de suspension et de roulement, des radiateurs et des pièces pour freins. Les possibilités d'exportation vers le marché américain n'ont pas encore été entièrement exploitées dans de nombreux

sous-secteurs, notamment dans celui des accessoires. Le secteur canadien des pièces de rechange ne possède pas de capacité de production dans le domaine des produits basés sur les nouvelles technologies, comme les nouveaux systèmes d'allumage et d'alimentation en carburant, les pièces pour tractions avant et les moteurs de petite cylindrée. Les fabricants canadiens n'ont pas encore réussi à pénétrer le marché des pièces destinées à la réparation des voitures étrangères.

L'industrie canadienne des pièces de rechange pour automobiles n'est pas en mesure d'exploiter le marché naissant des nouveaux produits et des exportations. Toutefois, à l'instar d'une grande partie de l'industrie américaine des pièces de rechange, cette industrie canadienne traverse une période de transition. Il reste à voir si elle saura se repositionner pour profiter de l'ALE de la même manière que l'industrie des pièces d'origine a profité du Pacte de l'automobile.

Ces changements structurels exigeront des fabricants de pièces de rechange nord-américains qu'ils se repositionnent de manière radicale s'ils veulent survivre. La conjoncture favorise les entreprises qui fabriquent des pièces d'origine aussi bien que des pièces de rechange, ce qui leur donne accès aux nouveaux produits et aux réseaux de concessionnaires. La majorité des fabricants de pièces de rechange indépendants, au Canada comme aux États-Unis, sont de taille plus réduite et n'ont pas accès à ces réseaux. Les multinationales sont donc en bien meilleure posture. Les accessoires sont sans doute le seul domaine où un lien organique avec les fabricants de pièces d'origine ne revêt pas une importance capitale. Ces tendances favorisent également le regroupement des entreprises, d'ailleurs déjà amorcé.

Les entreprises canadiennes ne sont généralement pas prêtes à s'adapter à cette évolution. On trouve peu de gros fabricants de pièces de rechange au Canada, et encore moins d'entreprises qui ont le pouvoir de prendre des décisions stratégiques.

À la suite de la réduction du marché des réparations des véhicules nord-américains et des possibilités restreintes de percer le marché des voitures étrangères, ce sont les entreprises qui se concentrent sur les produits d'avenir au sein du marché traditionnel qui seront les mieux placées. Les pièces destinées aux camions légers et aux poids lourds offrent des possibilités de croissance, notamment dans le domaine des accessoires et des freins. Les produits qui incorporent les nouvelles technologies ont également du potentiel. Le marché américain offre d'intéressantes possibilités aux fabricants canadiens. Les fabricants qui ne s'attacheront pas à rechercher ces occasions risquent de voir leur marché se retrécir progressivement à mesure que les carburateurs, les bougies et les joints de cardan disparaîtront.

Pour plus de renseignements sur ce dossier ou sur les initiatives et études sectorielles décrites à la page 12, s'adresser à la

Direction générale du transport routier, urbain et ferroviaire
Industrie, Sciences et Technologie Canada
Objet: Pièces de rechange pour automobiles
235, rue Queen
OTTAWA (Ontario)
K1A 0H5
Tél. : (613) 954-3728
Télécopieur : (613) 952-8088

NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS, SELON LE VOLUME DES VENTES, 1989[a]

Ventes	Moins de 0,5 million de $	De 0,5 million à 1 million de $	De 1 million à 5 millions de $	De 5 millions à 50 millions de $	Plus de 50 millions de $	Total
Pièces de rechange seulement	306	60	85	94	10	555
Pièces d'origine et de rechange	232	26	64	113	63	498

[a]Les données relatives aux établissements sont tirées de la base de données Company Client System d'ISTC. On ne dispose pas de données pour les années antérieures.

EXPÉDITIONS[a] (milliers de $)

	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Pièces de plastique	272 528	418 083	551 045	535 000	588 200	615 200
Pièces pour roues et freins	88 492	91 275	164 604	182 100	188 300	165 200
Pièces estampées	96 976	116 720	113 575	113 600	124 800	144 600
Moteurs et pièces pour moteurs	68 430	72 369	87 452	88 600	97 600	103 400
Direction et suspension	22 174	23 338	64 965	65 700	84 000	65 800
Câblages électriques	27 274	29 659	40 205	38 800	37 200	40 000
Tissus et accessoires	12 993	13 883	15 340	14 000	16 300	18 800
Divers	895 930	1 017 941	970 710	990 900	1 143 400	1 041 700
Total des expéditions	1 484 797	1 783 268	2 007 896	2 028 700	2 279 800	2 194 700

[a]Les données relatives aux pièces de rechange pour 1984 à 1987 ont été obtenues en calculant le pourcentage lié aux pièces de rechange du total de chaque catégorie. Les données de 1988 et 1989 sont basées sur des données tirées de *Enquête mensuelle sur les industries manufacturières*, nº 31-001 au catalogue de Statistique Canada, mensuel, Groupe 325 (Industries des pièces et accessoires pour véhicules automobiles).

STATISTIQUES COMMERCIALES[a]

	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Exportations (millions de $)	1 082,8	1 052,7	1 129,0	1 205,3	1 233,9	1 224,9
Expéditions intérieures (millions de $)	402,0	730,6	878,9	823,4	1 045,9	969,8
Importations (millions de $)	758,6	790,4	686,6	827,8	997,8	901,0
Marché canadien (millions de $)	1 160,6	1 521,0	1 565,5	1 651,2	2 043,7	1 870,8
Exportations (% des expéditions)	72,9	59,0	56,2	59,4	54,1	55,8
Importations (% du marché canadien)	65,4	52,0	43,9	50,1	48,8	48,2

[a]Les données relatives aux importations et aux exportations canadiennes de pièces de rechange pour 1984 à 1987 ont été estimées d'après les données du U.S. Department of Commerce sur le commerce avec le Canada, de pièces non touchées par le Pacte de l'automobile. Les données pour les années subséquentes ont été obtenues en appliquant le pourcentage relatif aux pièces de rechange observé l'année précédente au total des pièces ayant fait l'objet d'un commerce entre les États-Unis et le Canada.

PRINCIPALES SOCIÉTÉS

Nom	Pays d'appartenance	Emplacement des principaux établissements
AC–Delco (GM)	États-Unis	Oshawa (Ontario)
Allied-Signal Automotive of Canada Inc. (Fram)	États-Unis	Stratford (Ontario)
Dayco (Canada) Limited	États-Unis	Weston (Ontario)
Distex Industries Inc.	États-Unis	Milton (Ontario)
Dominion Automotive Industries Inc.	Canada	Mississauga (Ontario)
Echlin Canada Inc.	États-Unis	Mississauga (Ontario)
Gates Canada Inc.	États-Unis	Brantford (Ontario)
Hayes-Dana Inc.	États-Unis	Mississauga (Ontario) St. Catharines (Ontario) St. Thomas (Ontario) Thorold (Ontario) Magog (Québec) Saint-Wenceslas (Québec)
ITT Aimco, Division of ITT Canada Ltd.	États-Unis	Mississauga (Ontario)
Moog Canada Limited	États-Unis	Brampton (Ontario)
Neelon Casting Ltd.	Canada	Sudbury (Ontario)
Rockwell International du Canada Ltée	États-Unis	Brampton (Ontario)
TRW Canada Limited	États-Unis	Penetanguishene (Ontario) St. Catharines (Ontario) Stoney Creek (Ontario) Tecumseh (Ontario)
Walker Exhausts, Division of Tenneco Canada Inc.	États-Unis	Cambridge (Ontario)

ASSOCIATIONS DE L'INDUSTRIE

Association des industries de l'automobile du Canada
1272, rue Wellington
OTTAWA (Ontario)
K1Y 3A7
Tél. : (613) 728-5821
Télécopieur : (613) 728-6021

Association de fabrication de pièces d'automobile
195, The West Mall, bureau 516
ETOBICOKE (Ontario)
M9C 5K1
Tél. : (416) 620-4220
Télécopieur : (416) 620-9730

INITIATIVES ET ÉTUDES SECTORIELLES

À la fin de 1988 et au début de 1989, le gouvernement fédéral et les gouvernements de l'Ontario et du Québec ont confié à la firme DesRosiers Automotive Consultants de Toronto le soin d'entreprendre une analyse stratégique des capacités de fabrication et de commercialisation de l'industrie canadienne des pièces et des accessoires de rechange pour automobiles ainsi que des possibilités d'exportation qui s'offrent à elle. Quatre rapports d'études de marché ont été publiés :

- *Automotive Accessories Aftermarket Study: Strategic Market Analysis of Export Opportunity to the United States*
- *Automotive Aftermarket Study: Market Analysis of Export Opportunities to the United States*
- *Canadian Automotive Aftermarket Accessories Industry*
- *Canadian Automotive Aftermarket Analysis: Manufacturing Capabilities*

À la suite de la publication de ces études, une série de conférences sur les tendances et les possibilités qui existent dans le secteur nord-américain des pièces de rechange pour automobiles a été organisée à Toronto et à Montréal, à la fin de 1989, pour faire connaître les résultats de ces études aux fabricants canadiens. Ces conférences comportaient également des tables rondes réunissant des détaillants américains, des grossistes, des exportateurs canadiens qui ont réussi, des spécialistes du droit commercial et d'influents analystes américains et canadiens.

Ces publications sont disponibles à Industrie, Sciences et Technologie Canada (voir l'adresse à la page 9).

Imprimé sur du papier contenant des fibres recyclées.