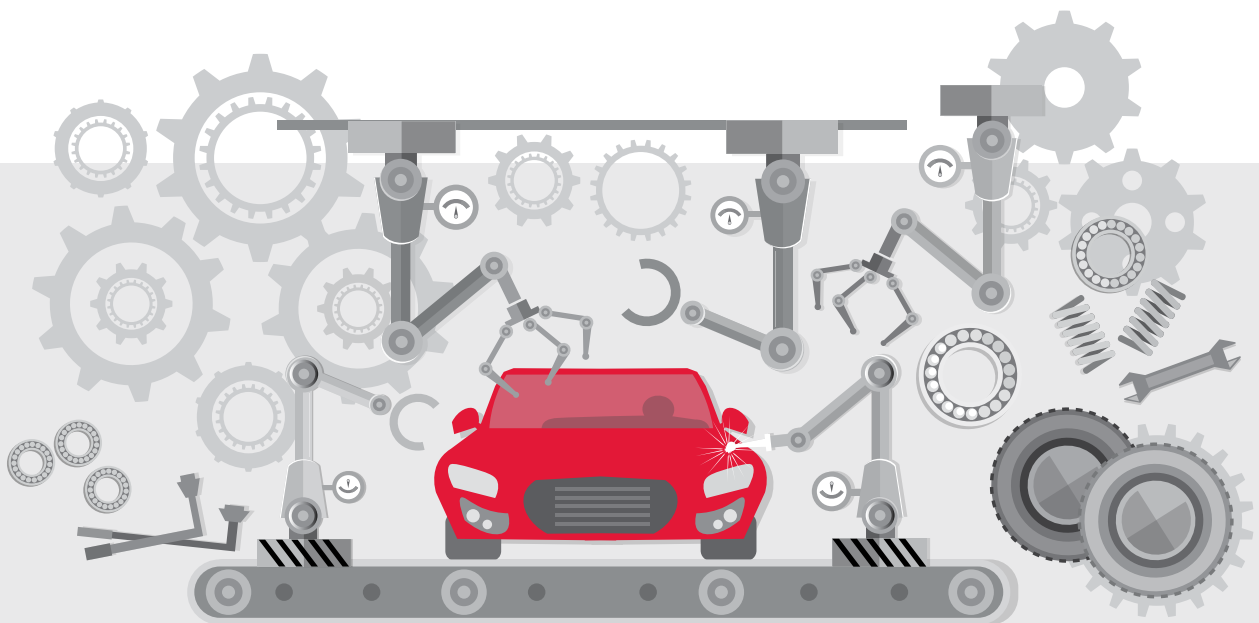


## L'investisseur étranger et le marché automobile du Canada : 10 facteurs clés à prendre en considération

David Kruse, Jill Lawrie, Bonny Murray et Holly Reid



L'électrification, l'automatisation croissante et les nouveaux modèles d'affaires comme les applis de covoiturage et l'autopartage sont en train de révolutionner l'industrie automobile et font naître des tendances axées sur la technologie ayant le potentiel de créer de nouvelles sources de revenus pour cette industrie.

Devant cet horizon prometteur, le Canada se présente aux investisseurs étrangers comme un emplacement stratégique au cœur de l'un des marchés automobiles les plus importants et les plus lucratifs, et comme un carrefour technologique de premier plan pour le développement des véhicules connectés et autonomes.

Voici 10 facteurs importants qu'un investisseur intéressé par le marché automobile du Canada devrait prendre en considération :



1

## Atouts du secteur de la construction automobile

Le secteur de la construction automobile du Canada a connu une croissance en valeur et en volume au cours des dernières années, se relevant d'une baisse marquée en 2009. Les constructeurs automobiles canadiens sont reconnus pour être capables de lancer des projets de construction automobile complexes et pointus en raison de leurs usines de très haut niveau et de l'excellence de leur main-d'œuvre. L'Ontario est considéré comme le meilleur endroit en Amérique du Nord pour l'assemblage des véhicules. Dans un rayon de 500 km à partir de la frontière Windsor-Détroit se trouvent 37 usines d'assemblage à grand volume, dont celles des « trois grands » américains et celles de Toyota et de Honda, ainsi que les sièges sociaux canadiens de plusieurs équipementiers. La région dispose de la capacité de produire jusqu'à 7,4 millions de véhicules par année et compte plus de 700 fournisseurs de pièces, y compris les fournisseurs de premier ordre que sont Linamar, Magna, Stackpole et Martinrea.

Si la structure des coûts au Canada est l'une des plus favorables parmi les pays du G7 et que les constructeurs qui font de la recherche et du développement au Canada peuvent profiter d'un régime d'incitatifs fiscaux, il n'en reste pas moins que l'essor du secteur de la construction automobile est quelque peu freiné par des préoccupations d'ordre commercial ainsi que par la présence d'une main-d'œuvre peu coûteuse dans d'autres marchés.



2

## Innovation

Le 22 janvier 2019, le ministère des Transports de l'Ontario (le « ministère ») s'est rapproché un peu plus de l'ère des véhicules sans conducteur en élargissant son projet pilote de dix ans à la mise à l'essai de véhicules automatisés et à l'évaluation de l'utilisation de ceux-ci sur les routes de l'Ontario. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, les participants admissibles au Programme pilote de mise à l'essai des véhicules automatisés peuvent conduire à distance des véhicules à passagers et utilitaires ainsi que des tramways automatisés sur les routes publiques sans passager sur le siège du conducteur. Avant cette annonce, les véhicules automatisés ne pouvaient circuler sur les routes publiques de l'Ontario que si un conducteur était toujours assis sur le siège du conducteur et qu'il supervisait le fonctionnement du véhicule. Les véhicules automatisés équipés de la technologie d'automatisation de la conduite de niveau 3 de la Society of Automotive Engineers International peuvent maintenant rouler sur les routes de l'Ontario et l'utilisation de ceux-ci n'est plus réservée uniquement aux participants du projet pilote, sous réserve de certaines conditions.

Le ministère a également annoncé un programme pilote distinct pour les systèmes coopératifs de circulation en peloton de camions. Un système coopératif de circulation en peloton de camions s'entend d'au moins deux véhicules utilitaires qui utilisent un système évolué d'aide à la conduite ainsi qu'un système de communication de véhicule à véhicule permettant le déplacement en groupe et en étroite formation ainsi que le contrôle de la direction, de l'accélération et du freinage des véhicules de façon coopérative et synchrone.



3

## Examen des investissements étrangers

Le Canada réglemente tous les investissements étrangers aux termes de la *Loi sur l'investissement Canada* (la « LIC »). Les investissements faits par des non-Canadiens pour acquérir le contrôle d'entreprises canadiennes existantes ou pour en constituer de nouvelles doivent être sujets à un examen ou faire l'objet d'un avis aux termes de la LIC. La réglementation quant aux acquisitions de contrôle et quant à savoir si un investisseur est « canadien » est vaste et complexe.

Sous réserve de certaines exceptions, l'acquisition d'une entreprise canadienne par un investisseur non canadien contrôlé par des personnes qui sont des résidents de pays membres de l'Organisation mondiale du commerce (des « investisseurs OMC ») est, en date du 1<sup>er</sup> janvier 2020, sujette à un examen si la valeur de l'entreprise est égale ou supérieure à 1,075 G\$ CA. Il existe également d'autres restrictions dans certaines circonstances prévues par règlement, par exemple dans le cas d'investissements faits par des investisseurs qui ne sont pas des résidents de pays membres de l'OMC et par des entreprises d'État.



#### 4 ■ **Franchisage**

Au Canada, le franchisage n'est pas aussi réglementé qu'il l'est dans de nombreux autres territoires. Il s'agit d'une compétence relevant exclusivement des provinces. À l'heure actuelle, environ la moitié des provinces se sont dotées d'une loi sur le franchisage en vigueur. Bien qu'il existe de légères différences entre les exigences législatives et réglementaires de chaque province, elles s'inspirent toutes du modèle américain d'information obligatoire par un franchiseur à un franchisé potentiel et sont assorties de l'obligation pour les deux parties d'agir de bonne foi et de négocier honorablement, de même que d'un droit pour les franchisés de s'associer librement entre eux.



#### 5 ■ **F&A**

Une question fondamentale à se poser lors d'une acquisition est la suivante : doit-on acheter des actions ou des actifs? En vertu de la plupart des lois canadiennes sur les sociétés par actions, si une vente comporte la cession de la totalité ou de la quasi-totalité des actifs d'une société, les actionnaires doivent approuver l'opération au moyen d'une résolution spéciale.

Outre les facteurs habituels devant être pris en considération, l'acheteur et le vendeur d'un équipementier ou d'un fabricant de pièces devraient procéder par la voie d'un achat d'actions s'ils veulent éviter de faire entrer en jeu le droit des membres du réseau de concessionnaires de consentir à la cession des conventions de concessionnaire. Dans le cas de l'acquisition d'un grand équipementier ou fabricant de pièces, il faut également tenir compte de certains facteurs importants liés à la réglementation, notamment la possibilité qu'il faille obtenir une approbation préalable en vertu de la *Loi sur la concurrence* et de la LIC. Des consentements de tiers doivent habituellement être obtenus auprès de concessionnaires, de fournisseurs, de propriétaires d'immeubles et d'équipement, de créanciers et d'actionnaires.

Deux parties ou plus peuvent former une coentreprise ou un syndicat lorsqu'elles collaborent dans le cadre d'une entreprise commerciale. La loi ne prévoit pas de définition précise ou de cadre réglementaire pour les coentreprises, tant au provincial qu'au fédéral, bien que ces structures ne soient pas rares.



#### 6 ■ **Régime antitrust**

La *Loi sur la concurrence* (Canada) est la principale loi qui régit la concurrence, y compris les pratiques relevant du droit civil comme les fusions, le refus de vendre, le maintien des prix, l'exclusivité, les ventes liées, l'abus de position dominante, les collaborations entre concurrents et les pratiques commerciales trompeuses. Elle régit également les pratiques interdites de nature criminelle, comme les complots, le truquage d'offres et la publicité trompeuse criminelle.

Une des principales questions d'intérêt pour l'industrie automobile concerne les activités d'application de la loi des autorités antitrust dans le secteur des pièces automobiles. En effet, partout dans le monde, les autorités antitrust ont lancé des enquêtes portant sur des allégations de complots et de truquages d'offres entre différents fournisseurs en vue de la vente et de la fourniture de pièces automobiles. Ces enquêtes ont donné lieu à des condamnations ainsi qu'à des amendes, y compris au Canada. À ce jour, les enquêtes du Bureau de la concurrence se sont soldées par de multiples plaidoyers de culpabilité et l'imposition par les tribunaux canadiens d'amendes totalisant plus de 80 M\$ CA.



7

## Environnement et réglementation

Les émissions de gaz à effet de serre (« GES ») provenant de véhicules légers sont réglementées par la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. En mai 2018, le gouvernement fédéral a pris un nouveau règlement en vertu de cette loi qui établit des normes d'émissions de gaz à effet de serre plus strictes pour les véhicules lourds et leurs moteurs.

En 2017, l'agence fédérale Environnement et Changement climatique Canada a publié un cadre réglementaire présentant la structure proposée pour la Norme sur les combustibles propres du Canada (la « Norme »), qui vise à aider le Canada à atteindre son objectif de réduction des GES de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030 dans le cadre de la participation du Canada à l'Accord de Paris. La Norme comprend des réductions de l'empreinte carbone des carburants de transport et exige l'accroissement de la teneur en carburant renouvelable ou l'achat de crédits pouvant être générés par le déploiement de sources d'énergie qui compensent les combustibles fossiles, comme les véhicules électriques.



8

## Conformité et sécurité des produits

En vertu des modifications apportées récemment à la *Loi sur la sécurité automobile* (la « LSA »), Transports Canada dispose désormais de vastes pouvoirs lui permettant d'ordonner aux constructeurs de soumettre un avis de défaut ou de non-conformité lorsque ce ministère considère qu'il en va de l'intérêt de la sécurité. La Direction de l'Application des règlements sur la sécurité des véhicules effectue la surveillance des entités réglementées, après la mise en marché, par l'entremise de programmes d'inspection de la conformité et d'essais, de vérifications des sociétés et d'enquêtes sur de présumés défauts liés à la sécurité, et s'occupe de la surveillance des rappels.

Les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (les « NSVAC ») prescrivent les niveaux minimaux de rendement que les véhicules et les équipements doivent atteindre. Chaque NSVAC comprend des exigences en matière de rendement en fonction desquelles les véhicules et les équipements réglementés sont évalués et la conformité déterminée. Ces normes peuvent comprendre une méthode d'essai approuvée par Transports Canada pour la vérification de la sécurité des véhicules automobiles, des documents portant sur des normes techniques ou d'autres méthodes d'essai publiées par une tierce partie.

En vertu de la LSA, le groupe des Enquêtes sur les défauts a le mandat d'enquêter sur les plaintes liées à des allégations de défaut de fabrication mettant en jeu la sécurité du public.



9

## Protection des consommateurs et différends

En général, les différends au sein de l'industrie automobile découlent de trois contextes : recours de propriétaires ou de locataires de véhicules contre des constructeurs, des distributeurs ou des concessionnaires; recours entre des équipementiers et leurs réseaux de concessionnaires; et recours entre des équipementiers et leurs fournisseurs.

Le Programme d'arbitrage pour les véhicules automobiles du Canada (« PAVAC ») est un programme d'arbitrage gratuit fourni par les constructeurs automobiles participants. Les concessionnaires de véhicules doivent indiquer à l'acheteur ou au locataire si la voiture achetée ou louée est admissible à ce programme. Si elle l'est, le programme peut alors aider l'acheteur ou le locataire en cas de différend relatif à un défaut de fabrication.

Au Canada, environ 90 % des concessionnaires d'automobiles ont accepté de participer, avec leurs constructeurs, à un programme national d'arbitrage et de médiation appelé Programme national d'arbitrage des concessionnaires d'automobiles.



10

## Litiges en propriété intellectuelle

Des entités n'exerçant aucune activité et couramment appelées des « chasseurs de brevet » représentent un problème épineux au Canada. Leur présence est de plus en plus répandue au sein de l'industrie automobile en raison de la multiplication des technologies de communication dans les automobiles. Habituellement, les chasseurs de brevet commencent par acquérir des droits de brevet qui semblent être violés par l'industrie en général. Étant donné que les coûts relatifs à un litige visant un brevet peuvent atteindre des millions de dollars, les chasseurs de brevet proposent souvent à l'autre partie de conclure rapidement un règlement dont le montant est inférieur aux coûts potentiels d'un procès. La meilleure façon de contrer les chasseurs de brevet consiste à se doter d'une solide stratégie en matière de propriété intellectuelle, à savoir la mise en place de protections efficaces à cet égard.

### COMMUNIQUEZ AVEC NOUS

**Robert Torralbo**

robert.torralbo@blakes.com  
514-982-4014

**David Kruse**

david.kruse@blakes.com  
416-863-2467

**Bonny Murray**

bonny.murray@blakes.com  
416-863-5272

**Jill Lawrie**

jill.lawrie@blakes.com  
416-863-3082

**Holly Reid**

holly.reid@blakes.com  
416-863-5255