

Hiver 2001

AUTO QUARTERLY

www.jama.ca

Newsletter of the Japan Automobile Manufacturers Association of Canada

Après trois années records, on prévoit un ralentissement en 2001

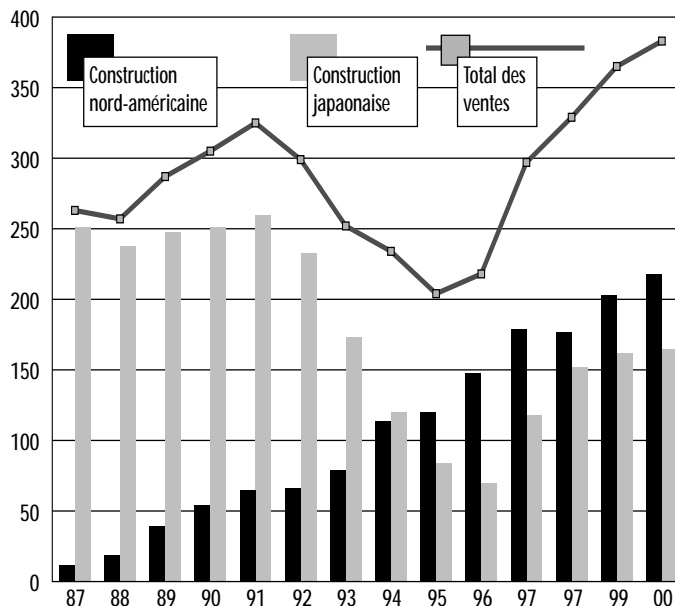
Comme Frank Sinatra le chantait si bien: « Ce fut une très bonne année ». En fait, les trois dernières années ont été très bonnes. En 2000, de nombreux records ont été établis par les constructeurs d'automobiles japonais affiliés au Canada. Les ventes de véhicules globales pour les membres de la JAMA Canada ont atteint un nouveau sommet de 383 961 unités, dépassant le record précédent en 1999, qui se chiffrait à 365 487 unités. Du côté de l'industrie, la production combinée chez Honda (HCM), Toyota (TMMC) et CAMI s'est élevée à 620 000 unités soit une augmentation de 3,6 % du record établi de 599 000 unités en 1999. Les exportations de véhicules du Canada ont augmenté de 2,6 % en 2000 pour s'élever à un nouveau niveau de 494 000 unités, soit une augmentation des 482 000 en 1999.

Cependant, après plusieurs années de forte croissance et d'établissements de records – une situation que la plupart des analystes convenaient qu'elle était insoutenable – on aperçoit quelques nuages noirs alors que l'économie nord-américaine, particulièrement aux États-Unis, a commencé à ralentir. Dans les deux pays, les ventes pour le dernier trimestre de 2000 ont chuté plus rapidement et d'une manière plus précoce que la plupart avaient prévu. Le mois de décembre a été particulièrement sombre, alors que le total des ventes a chuté de 11,8 % et que les membres de JAMA Canada ont vu leurs ventes plonger de 15,5 % comparativement à l'année précédente. Bien que l'effondrement de la fin de l'année n'a pas été suffisant pour ruiner une année record pour les ventes de véhicules au Canada, qui se chiffraient à 1,56 million d'unités, on s'attend à ce que le ralentissement des ventes se poursuive pendant le premier trimestre et peut-être le deuxième de 2001, particulièrement parce que les ventes durant le premier semestre de 2000 étaient considérablement plus solides que prévues.

Malgré une économie qui refroidit, la plupart des analystes prédisent que les ventes au Canada pour 2001 seront en baisse d'environ 4 % à 5 % et qu'elles se chiffreront à environ 1,5 million d'unités. Le marché au Canada a atteint son plus bas niveau en 1995 avec 1,16 million d'unités. Donc, toute année qui promet environ 1,5 million de ventes est toujours « une très bonne année ». Toutefois, le risque se présente surtout du côté de la baisse. Selon l'hypothèse émergente, l'économie et la demande du consommateur se redresseront au cours du deuxième semestre de 2001. Étant donné que la US Federal Reserve

Ventes des membre de JAMA Canada

1987-2000 (milliers d'unités)



prévoit continuer à couper les taux d'intérêt aux É.-U., cela mettra de la pression sur David Dodge, le nouveau Gouverneur de la Banque du Canada, pour suivre le pas. Avec des coupures d'impôt qui continuent de donner aux Canadiens et Canadiennes un plus grand revenu disponible, d'autres coupures dans les taux d'intérêt devraient également aider à relancer la confiance des consommateurs.

En général, le Canada semble être dans une meilleure position que les É.-U. pour parer à une économie en crise. Toutefois, au niveau du secteur de l'automobile, la grande partie de la production canadienne est destinée aux exportations vers les É.-U. et l'impact des ventes en chute au sud de la frontière se fait

Voir Trois années records... suite à la page 2

DANS CE NUMÉRO

Production, exportations, importations, ventes – 2000	1-4
Politique : Brian Tobin, le Ministre fédéral de l'Industrie	5
Construction de la nouvelle « Matrix » de Toyota en Ontario	5
Le Canada abrogera le Pacte de l'automobile vieux de 35 ans	5
Commentaire : William C. Duncan, bureau de JAMA de Washington	6

ressentir alors que les usines au Canada font des ajustements à leur production. Déjà au dernier trimestre, les Trois Grands constructeurs au Canada ont coupé la production dans un effort de réduire les stocks, et de nombreuses usines ont prévu des interruptions et des mises à pied hebdomadaires au cours des premiers mois de 2001. Selon les rapports médiatiques, au cours du premier trimestre de 2001, GM Canada prévoit réduire sa production de 25 %, alors que Ford verra sa production diminuer de 17 %. DaimlerChrysler réduira sa production de 15 % en 2001 dans les opérations globales de la division Chrysler.

Pour les constructeurs d'automobiles japonais au Canada, les perspectives sont un peu plus optimistes. La production de HCM en 2001 atteindra vraisemblablement la capacité de 340 000 unités en raison de la forte demande pour la nouvelle Acura MDX, la nouvelle Civic et la minifourgonnette Odyssey. TMMC prévoit lancer sur le marché la nouvelle Corolla à l'automne 2001, suivie du véhicule de croisement Matrix au début de 2002. La capacité à l'usine TMMC se développera pour atteindre 220 000 unités, grâce à l'ajout de Matrix l'an prochain et de la RX300 en 2003. L'automne dernier, CAMI annonçait qu'elle cesserait la production des automobiles sous-compactes au printemps 2001. Toutefois, ce changement ne semble pas être lié au ralentissement économique actuel, puisque l'élimination progressive de la production de la Suzuki Swift et de la Chevrolet Metro était prévue depuis un bon moment. CAMI continuera la production des véhicules utilitaires sport en demande, soit le Vitara et le Tracker destinés au marché nord-américain et le Grand Vitara deux portes pour l'exportation vers 26 pays à travers le monde.

Les ventes 2000 au Canada

En tant que groupe, les membres de la JAMA Canada ont vendu 5,1 % plus de véhicules légers en 2000 que l'année précédente. Les ventes de véhicules légers ont atteint un nouveau sommet à 383 173 unités, soit presque 18 500 de plus qu'en 1999. Les ventes d'automobiles ont grimpé de 6,2 % pour se chiffrer à 282 666 unités, alors que le total des ventes de camionnettes s'est stabilisé à 100 507 unités pour l'année civile. La part du marché des véhicules légers pour tous les membres de la JAMA Canada a augmenté à 24,7 % en 2000. La part des automobiles a atteint 33,3 %, alors que celle des camionnettes était en hausse de 14,4 %.

Parmi les constructeurs individuels, Honda Canada a été le plus grand vendeur en 2000 (la Honda Civic fut le modèle le plus vendu au Canada pour la troisième année consécutive) et a enregistré des ventes records de 134 919 unités, soit une hausse de 2,7 % par rapport à l'an dernier. Mazda Canada s'est mérité les honneurs en termes de croissance année après année, alors que les ventes ont grimpé de 26,1 % pour se chiffrer à 52 070 unités. Avec un total des ventes de 47 404 unités, Nissan Canada n'était pas loin derrière avec une croissance des ventes de 25,1 % par rapport à l'an dernier. Subaru Canada a également fait preuve d'un rendement solide et a établi un nouveau record de 14 609 unités en 2000, soit une hausse de 12,2 %. Toyota Canada et Suzuki Canada ont toutes les deux subi des diminutions de vente en 2000, soit 4,8 % et 5,7 % respectivement.

Dans le marché des camions moyens et lourds, le ralentissement au niveau des camions lourds de classe 8 et l'augmentation alarmante du carburant ont exercé également un certain impact sur le marché des camions de niveau intermédiaire. Hino Diesel Trucks Canada vend des camions moyens et vise principalement le secteur des services. En 2000, Hino a enregistré sa deuxième meilleure année au niveau des ventes au détail avec 788 unités vendues ainsi que leur meilleure année jamais connue dans la vente en gros avec un total de 820 unités. La part du marché de Hino, pour ce qui est des camions diesel moyens, s'établit à 13 % au Canada. Les perspectives pour 2001 restent assez optimistes et suivent l'ensemble du secteur de l'automobile canadien, où une légère baisse est prévue après cinq années de croissance solide.

La production en 2000 au Canada

Bien que l'ensemble de la production de véhicules automobiles au Canada a chuté en dessous des trois (3) millions d'unités suite aux ajustements au niveau de la production dans les usines des Trois Grands au cours du dernier trimestre de 2000 principalement, la production des trois usines japonaises affiliées était en hausse par rapport à 1999 tout en étant individuellement mélangée. Suite à une forte demande en Amérique du Nord pour la minifourgonnette Odyssey et le lancement combiné l'automne dernier du nouveau véhicule utilitaire sport Acura MDX et de la nouvelle Civic 2001, Honda à Alliston a établi un nouveau record de production en fabricant plus de 326 800 unités. D'autre part, la production chez TMMC et CAMI était inférieure à celle de l'année précédente, soit 13,0 % et 2,6 % respectivement. Cette baisse est en grande partie due au fait que certains modèles se situaient plus loin dans le cycle de production des produits.

Exportations et importations des véhicules canadiens en 2000

Tous les ans depuis 1993, le Canada a été un exportateur net de véhicules de construction japonaise. En fait, au cours des huit dernières années, plus de 2,8 millions de véhicules ont été exportés du Canada vers les États-Unis et plusieurs autres pays, alors que 1,7 million de véhicules ont été importés du Japon, des États-Unis et du Mexique par tous les membres de la JAMA Canada.

En 2000, HCM a expédié un record de 255 714 unités, soit une hausse de 20,9 % par rapport à 1999 ; TMMC a exporté 138 657 unités, soit 17,7 % de moins que l'année précédente et les exportations de CAMI ont plongé de 2,0 % pour se chiffrer à 100 159 unités suite à une production réduite. L'ensemble des exportations a augmenté de 2,6 % pour atteindre 494 530 unités pour l'année civile, soit une hausse de 12 530 unités par rapport à 1999.

Suite au plus grand nombre d'expéditions de véhicules émanant des deux partenaires de l'ALÉNA, les importations en provenance du Japon, des États-Unis et du Mexique se sont accrues de 8,0 % en 2000 pour s'élever à un total de 275 653 unités. Les exportations du Japon ont été presque les mêmes qu'en 1999, connaissant une légère hausse de 0,4 %, ou 167 894 unités, alors que les exportations des États-Unis et du Mexique ont fait un bond de 22,4 % pour se chiffrer à 107 759 unités.

Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Jan-déc 2000			Jan-déc 1999			Changement %		
	AUTO	CAMIONS	TOTAL	AUTO	CAMIONS	TOTAL	AUTO	CAMIONS	TOTAL
HONDA	106 814	28 105	134 919	104 427	26 976	131 403	2,3	4,2	2,7
Const. A.N.	98 539	14 492	113 031	90 027	12 130	102 157	9,5	19,5	10,6
Const. Japon	8 275	13 613	21 888	14 400	14 846	29 246	-42,5	-8,3	-25,2
TOYOTA	95 023	28 573	123 596	94 214	35 651	129 865	0,9	-19,9	-4,8
Const. A.N.	44 509	15 947	60 456	45 386	19 317	64 703	-1,9	-17,4	-6,6
Const. Japon	50 514	12 626	63 140	48 828	16 334	65 162	3,5	-22,7	-3,1
MAZDA	35 876	16 194	52 070	31 955	9 324	41 279	12,3	73,7	26,1
Const. A.N.	2 953	5 274	8 227	4 643	4 710	9 353	-36,4	12,0	-12,0
Const. Japon	32 923	10 920	43 843	27 312	4 614	31 926	20,5	136,7	37,3
NISSAN	30 170	17 234	47 404	21 587	16 313	37 900	39,8	5,6	25,1
Const. A.N.*	19 579	5 989	25 568	12 223	4 679	16 902	60,2	28,0	51,3
Const. Japon	10 591	11 245	21 836	9 364	11 634	20 998	13,1	-3,3	4,0
SUZUKI	4 785	5 790	10 575	4 955	6 257	11 212	-3,4	-7,5	-5,7
Const. A.N.	1 302	2 130	3 432	1 544	2 301	3 845	-15,7	-7,4	-10,7
Const. Japon	3 483	3 660	7 143	3 411	3 956	7 367	2,1	-7,5	-3,0
SUBARU	9 997	4 612	14 609	8 917	4 101	13 018	12,1	12,5	12,2
Const. A.N.	7 476	0	7 476	6 277	0	6 277	19,1	0,0	19,1
Const. Japon	2 521	4 612	7 133	2 640	4 101	6 741	-4,5	12,5	5,8
TOTAL	282 665	100 508	383 173	266 055	98 622	364 677	6,2	1,9	5,1
Const. A.N.	174 358	43 832	218 190	160 100	43 137	203 237	8,9	1,6	7,4
Const. Japon	108 307	56 676	164 983	105 955	55 485	161 440	2,2	2,1	2,2

* les ventes d'automobiles incluent les véhicules construits au Mexique

Source: AIAMC

Production de véhicules automobiles au Canada

	Jan-déc 2000	Jan-déc 1999	Changement %
HONDA (HCM)	326 804	274 908	18,9
TOYOTA (TMMC)	183 740	211 081	-13,0
CAMI*	110 444	113 400	-2,6
TOTAL	620 988	599 389	3,6

* estimations de 1999

Source: JAMA Canada

Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Jan-déc 2000	Jan-déc 1999	Changement %
HONDA (HCM)	255 714	211 535	20,9
TOYOTA (TMMC)	138 657	168 463	-17,7
CAMI*	100 159	102 200	-2,0
TOTAL	494 530	482 198	2,6

* estimations de 1999

Source: JAMA Canada

Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Jan-déc 2000	Jan-déc 1999	Changement %
JAPON	167 894	167 179	0,4
É.-U./MEXIQUE	107 759	88 023	22,4
TOTAL	275 653	255 202	8,0

Source: JAMA, JAMA Canada

Secteur des véhicules automobiles au Japon

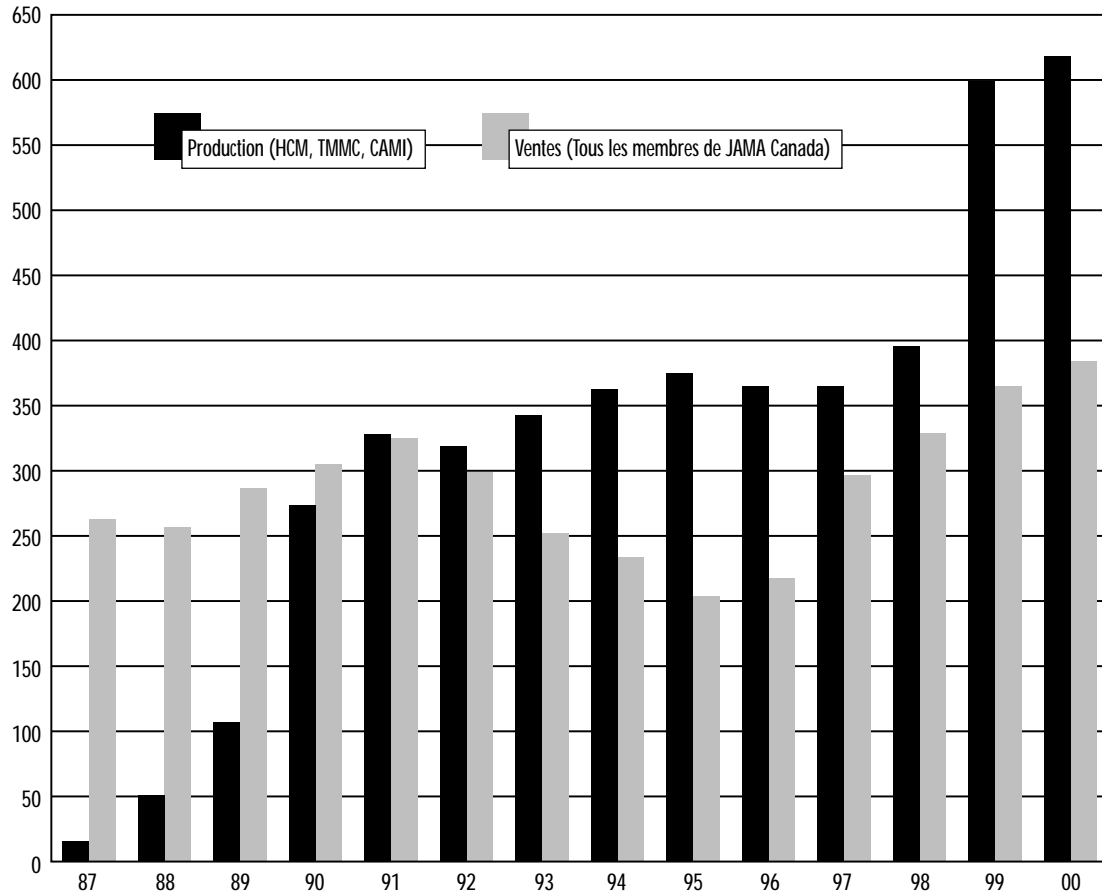
Automobiles particulières, camions, autobus	TOTAL
PRODUCTION¹	
Jan-déc 00	10 144 847
Jan-déc 99	9 895 476
Changement %	2,5
EXPORTATIONS²	
Jan-déc 00	4 454 887
Jan-déc 99	4 408 943
Changement %	1,0
VENTES/ENREGISTREMENTS³	
Jan-déc 00	5 962 913
Jan-déc 99	5 861 216
Changement %	1,7
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS*⁴	
Jan-déc 00	275 452
Jan-déc 99	278 225
Changement %	-1,0

* (incluant les modèles construits par les constructeurs d'automobiles japonaises d'outre-mer)

source: 1,2-JAMA; 3-JADA, JMVA; 4-JAIA

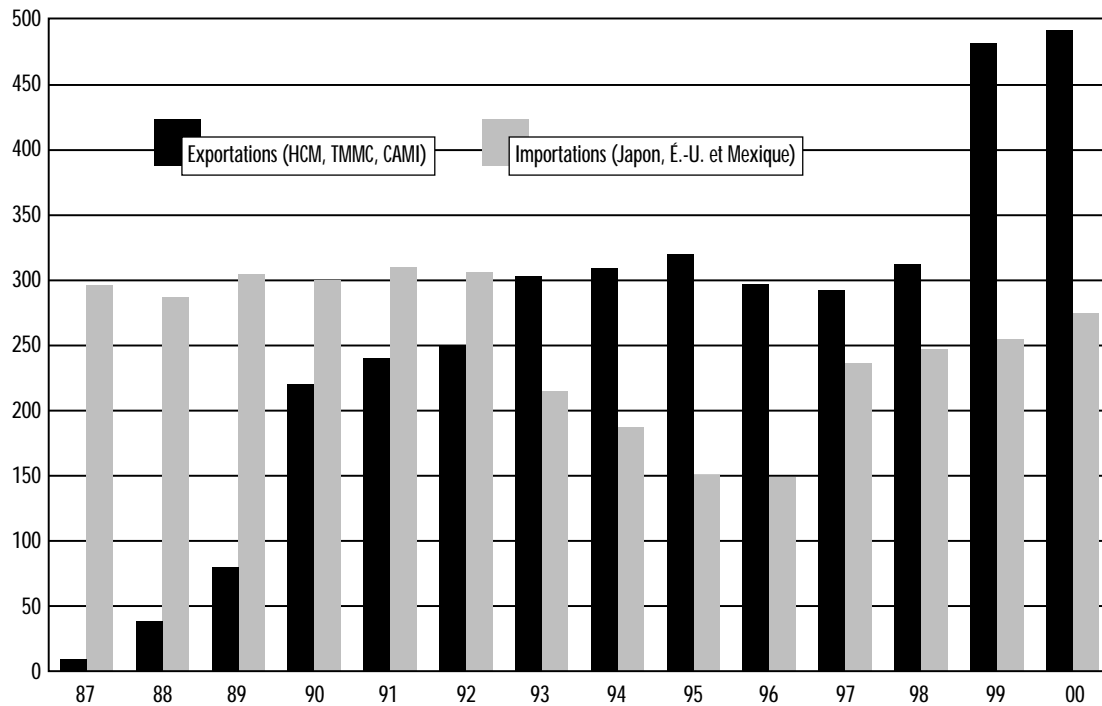
Production et ventes

1987-2000 (milliers d'unités)



Exportations et importations de véhicules

1987-2000 (milliers d'unités)



La nouvelle Toyota « Matrix » sera construite au Canada



La Toyota Matrix sera construite à l'usine TMMC à Cambridge en Ontario à partir de 2002.

Le mois dernier à Détroit, Toyota annonçait au monde entier l'entrée de son nouveau véhicule de croisement, la « Matrix ». Cette production exclusive commencera au début de 2002 à l'usine de Toyota Motor Manufacturing Canada (TMMC) à Cambridge en Ontario. S'acheminant sur une plate-forme semblable à celle de la Corolla, la Matrix sera construite à côté du nouveau modèle Corolla, qui sera lancée à TMMC plus tard au cours de l'automne.

On évalue la capacité de la ligne de fabrication de Matrix à 70 000 unités annuellement. Les investissements pour la production de la Matrix sont inclus dans l'expansion de 650 millions \$ annoncée par Toyota l'an dernier et visant le véhicule utilitaire sport Lexus RX 300, dont la production débutera en 2003. En tout, trois cents (300) nouveaux emplois seront créés à TMMC.

TMMC construit actuellement la Corolla quatre portes à l'usine du nord (North Plant) et la Camry Solara (les versions coupé et cabriolet) à l'usine du sud (South Plant). Avec l'ajout de la Matrix et du RX 300, la capacité augmentera à 220 000 unités par année.

La Matrix vise clairement la clientèle des jeunes acheteurs en Amérique du Nord dans la mesure où elle allie les éléments fonctionnels d'un véhicule utilitaire sport à la performance d'une automobile sport et au prix concurrentiel d'une petite berline. La Matrix a été dessinée dans le studio de design CALTY de Toyota en Californie et destinée au marché nord-américain.

La Pontiac Vibe, l'automobile sœur, sera construite pour General Motors à l'usine NUMMI à Fremont en Californie. NUMMI est la propriété conjointe de Toyota Motor Corporation et de General Motors.

Le Canada abrogera le « Pacte de l'automobile » vieux de 35 ans

Suite au rapport final du groupe spécial de règlement des différends de l'OMC en juin dernier et au rapport de l'arbitre de l'OMC en octobre dernier, le gouvernement canadien a indiqué que le Pacte de l'automobile, établi comme traité de libre-échange commercial sectoriel bilatéral entre le Canada et les États-Unis en 1965, sera officiellement résilié le 18 février 2001 conformément à ses engagements de respecter la décision de l'OMC au 19 février 2001.

Le Canada abrogera essentiellement le Décret sur le tarif des véhicules automobiles de 1998 ainsi que les Décrets de remise spéciale englobant les programmes de production et de remise se basant sur les exportations. En l'absence de toute autre initiative gouvernementale pour réduire les tarifs de la nation la plus favorisée (NPF), après le 18 février, tous les véhicules importés admissibles et ne faisant pas partie de l'ALÉNA seront assujettis aux droits *ad valorem* actuels de 6,1 %.

Bien que le Pacte de l'automobile et les Décrets de remise spéciale incluaient des clauses pour l'importation sans droits de douane des véhicules finis et des pièces automobiles d'origine de tout pays, l'élimination du Pacte de l'automobile et des

Décrets de remise spéciale ne touchera que les importations de véhicules finis qui ne sont pas admissibles au traitement de l'ALÉNA. Les pièces automobiles d'origine continueront d'être importées au Canada sans droits de douane, puisque le gouvernement canadien a éliminé les tarifs NPF pour toutes les pièces OE en 1996 au moment où les programmes de remise de droits de douane et de drawbacks sur les droits ont été éliminés en vertu des règles de l'ALÉNA.

D'un point de vue des investissements et de création d'emplois, le Pacte de l'automobile n'a pas été un facteur pendant de nombreuses années. Qui plus est, après la conclusion de l'ALÉ en 1989, les modifications apportées au Pacte de l'automobile l'ont clairement rendu discriminatoire. Bien que l'abrogation du Pacte de l'automobile éliminera le traitement discriminatoire, la JAMA Canada conseillera vivement au gouvernement canadien de suivre l'étape finale et d'éliminer les tarifs NPF de 6,1 % restants sur les importations des véhicules finis. Non seulement les tarifs sont-ils un fardeau coûteux pour les constructeurs automobiles et les consommateurs, ils sont également considérablement plus élevés que les tarifs NPF de 2,5 % appliqués aux véhicules particuliers aux États-Unis ou l'absence de tarifs douaniers au Japon.



Brian Tobin, le Ministre fédéral de l'Industrie

Juste avant l'annonce des élections fédérales l'automne dernier, Brian Tobin, l'ex-premier ministre de Terre-Neuve et député fédéral libéral depuis

1980 et Ministre des Pêches et des Océans au milieu des années 90, s'est retrouvé sous les feux de projection à Ottawa lorsqu'il fut nommé Ministre de l'Industrie, succédant à John Manley, qui fut nommé Ministre des Affaires étrangères suite au départ de Lloyd Axworthy. La JAMA Canada désire féliciter M. Tobin lors de sa nomination à titre de Ministre de l'Industrie et de sa victoire aux élections en novembre dernier.



Au-delà des confrontations anciennes

Alors que l'an 2000 tire à sa fin, la U.S. Japan Auto Framework, une entente de cinq ans issue de l'un des plus intenses différends commerciaux des deux dernières

décennies s'éteint. L'entente devrait prendre fin le 31 décembre. Alors que des discussions concernant l'avenir de l'entente sont entamées, certains intervenants du secteur des pièces aux États-Unis demandent au gouvernement américain de ressusciter les mécanismes de la manipulation du marché qui ont mené en premier lieu à cette confrontation.

En juin 1995, les États-Unis et le Japon étaient au bord d'une guerre commerciale. Au cœur du problème se trouvait une demande faite par les États-Unis aux constructeurs d'automobiles japonaises d'accepter les cibles d'achats de pièces automobiles américaines. Les Japonais ont refusé et les États-Unis ont menacé de fermer la porte aux importations de véhicules de luxe en provenance du Japon. Le conflit a été résolu par le biais de négociations difficiles, qui rejetaient le concept des cibles et qui ont plutôt déterminé une compréhension conçue pour développer les occasions de vente au Japon en laissant le marché faire son travail.

L'entente a réussi sur deux fronts : tout d'abord, elle a empêché une guerre commerciale qui aurait eu des répercussions économiques très dures pour les deux pays. Ensuite, alliée à un changement structurel notable dans le secteur de l'automobile japonais, elle a aidé à identifier et à développer de nouvelles occasions pour les entreprises américaines dans le marché japonais.

Le conseil commercial représentant GM, Ford et Chrysler a récemment déclaré : « Il est évident que le secteur de l'automobile japonais a entamé une période de changements significatifs, qui altère le type et le degré de participation des entreprises de pièces automobiles et d'automobiles étrangères dans ce marché ».

Japan Auto Trends vous a apporté des nouvelles de ces changements au fur et à mesure qu'ils se produisaient. À la première ligne de la liste, on retrouve la participation en capital des entreprises américaines dans l'industrie japonaise, les investissements en hausse des fabricants de pièces automobiles américains dans l'industrie japonaise, les investissements accrus par les fabricants de pièces automobiles américains au Japon, l'achat mondial des pièces de firmes d'automobiles

japonaises et les nouvelles méthodes de distribution des véhicules au Japon. Tel qu'indiqué dans ce numéro de *Japan Auto Trends*, le gouvernement japonais a recherché avec assurance une harmonisation internationale de règlements sur l'automobile et a examiné les normes des autres pays pour établir les siennes. Ces tendances positives confirment la sage décision d'abandonner les cibles et d'autres mécanismes déformant le marché destinés à réduire de manière arbitraire les déficits commerciaux. En conséquence, le secteur de l'automobile, que ce soit en Amérique, au Canada, en Europe ou au Japon, a traversé les limites nationales qui le définissaient il y a cinq ans.

L'avenir

Le défi fondamental pour le secteur sera de construire des véhicules qui répondent aux demandes accrues de la protection des clients et de l'environnement tout en offrant au même moment la performance, la commodité et la qualité auxquelles s'attendent les consommateurs. Ce défi sera accompli à l'échelle mondiale, avec les entreprises se fiant aux marchés comme le médiateur définitif et où les gouvernements rechercheront le meilleur équilibre entre les besoins environnementaux de leur pays et l'efficacité trouvée dans les pratiques réglementaires communes. D'autre part, les cibles et les mandats négociés pourraient interférer avec cette dynamique au détriment du consommateur et de l'environnement.

Japan Auto Trends est disponible sur Internet à www.jama.org.

Le secteur de l'automobile au Japon tourne le coin en 2000

Les signes d'une reprise dans le secteur de l'automobile au Japon, bien qu'elle ne soit pas dramatique, ont été néanmoins évidents dans les chiffres de fin d'année, qui indiquaient l'augmentation de la production globale de véhicules de 2,5 %, des exportations de 1,0 % et des ventes de véhicules neufs de 1,7 % en 2000. Après que la production de 1999 a chuté en dessous des 10 millions d'unités pour la première fois en vingt ans, la production a atteint un peu plus de 10,1 millions d'unités en 2000. Les ventes de véhicules neufs dans le marché national ont enregistré un petit gain, mais n'ont pu atteindre les six millions d'unités pour la troisième année consécutive. Les ventes de véhicules importés n'ont pas fait aussi bonne figure et ont chuté de 1,0 % pour s'établir à 275 400 unités.

Pour obtenir de plus amples renseignements et des statistiques mensuelles à jour, visitez le site Internet de la JAMA au www.jama.or.jp/e_press/index.html.

Voir le tableau à la page 3.

Suite 460
151 Bloor Street West
Toronto, Ontario
Canada M5S 1S4

JAMA  Canada

Tel: 416.968.0150
Fax: 416.968.7095
Email: jama@jama.ca
Website: www.jama.ca