



## Les ventes de véhicules ralentissent durant la première moitié de 2003, la part de marché des japonaises dépasse 30 % pour la première fois

Après avoir enregistré des chiffres sans précédent l'an dernier, les ventes de véhicules neufs au Canada se sont affaiblies durant le deuxième trimestre de 2003. Tandis que les ventes ont reculé de 4,9 % au cours du premier trimestre, dès la fin de juin, les ventes totales languissaient 6 % derrière le bilan des deux premiers trimestres de l'an dernier. Les ventes de véhicules légers ont atteint 823 017 unités pour les six premiers mois, en baisse à partir de 875 331 unités en 2002. Toutefois, durant les six premiers mois de 2002, les ventes ont établi un record de tous les temps, soit une tendance qu'il serait difficile à maintenir après six ans d'affilée de croissance solide au sein du marché canadien.

Pour les constructeurs japonais, la demande s'est un peu repliée durant le deuxième trimestre après avoir gonflé de 6,4 % au cours du premier trimestre de 2003. Bien que les constructeurs individuels aient présenté des résultats mixtes, les ventes totales de véhicules légers pour la première moitié de 2003 ont avancé de 3,5 % pour s'élever à 251 951 unités comparativement à l'année précédente.

Parmi les constructeurs individuels, Toyota Canada occupe le premier rang avec un compte total pour six mois de 85 227 unités, soit un gain de 7,9 % sur 2002. Nissan Canada a affiché l'accroissement relatif des ventes le plus élevé, avec une poussée de 8,7 % pour atteindre 35 030 unités à la fin de juin, surtout en raison d'une montée en flèche de 54,9 % des ventes de véhicules Infiniti. Tous les autres membres de la JAMA Canada, y compris Honda, Mazda, Subaru et Suzuki, ont vu leurs ventes régresser durant la première moitié de 2003. Mitsubishi a vendu 8 126 véhicules au Canada jusqu'à la fin de juin. Depuis la mise en route de son exploitation au Canada en septembre 2002, Mitsubishi a enregistré des ventes au détail de 11 349 unités.

Sur le plan de la part de marché, la part combinée des constructeurs japonais a passé le cap des 30 % pour la première fois, ayant progressé de 27,8 % en 2002 à 30,6 % pour la première moitié de 2003.

Dans le secteur des camions commerciaux, Hino a signalé des ventes de 513 unités durant les six premiers mois de 2003, en hausse de 9,1 % comparativement à pareille date l'an dernier. Toutefois, au cours du deuxième trimestre, les ventes au détail ont chuté de 13,8 % partiellement en raison des répercussions de l'épidémie de SRAS qui a sévi en avril et mai dans le secteur des services à Toronto.

● Voir *Les ventes de véhicules ralentissent...* suite en page 2

## Panne d'électricité : l'industrie de l'automobile fonctionne à demi-énergie durant une semaine pendant qu'on rétablit le courant graduellement

La gigantesque panne de courant qui a réduit huit états du Nord-Est des États-Unis et une grande partie de l'Ontario à l'impuissance le 14 août a non seulement arrêté la production dans toutes les usines canadiennes de construction automobile, mais aussi forcé le gouvernement de l'Ontario à demander à tous les consommateurs d'électricité industriels de grande taille, y compris les constructeurs automobiles, de couper volontairement la consommation de courant de 50 % durant les heures de pointe entre 8 h 00 et 20 h 00 pendant toute la semaine de travail suivante. Bien qu'on eût rétabli le courant dès la fin de semaine après la panne, le réseau est demeuré fragile, car certaines installations d'énergie, surtout les centrales nucléaires, mettent obligatoirement plusieurs jours à revenir à une alimentation complète et à des conditions d'exploitation à pleine puissance. Ce qui inquiétait le gouvernement de l'Ontario, c'est que si les particuliers et les entreprises n'adoptaient aucune mesure pour conserver l'énergie pendant qu'on rétablissait le réseau à pleine capacité, il était possible que se produisent des pannes de courant roulantes ou à répétition, ou même une autre panne à la grandeur du réseau.

À Alliston, Honda a arrêté la production le 18 août à l'usine 1 (modèles Civic et Acura EL) et mis le début du quart de travail d'après-midi à l'horaire pour 20 h 00 afin de respecter la réduction de 50 % ciblée. Chez Toyota à Cambridge, on a arrêté la production Lexus à l'usine sud la même journée, et diminué la luminosité et la climatisation dans l'usine et les autres locaux et bureaux afin de

● Voir *Panne d'électricité...* suite en page 3

### DANS CE NUMÉRO

Les ventes de véhicules ralentissent, la part de marché des japonaises dépasse les 30 % .....	1-3
Panne d'électricité : L'industrie de l'automobile fonctionne à demi-énergie durant une semaine pendant qu'on rétablit le courant graduellement. . . .	1, 3
Rapport Harbour 2003 sur la productivité .....	3
Toyota Canada ouvre un nouveau bureau régional au Québec .....	4
Nouvelles sur les fournisseurs :	
· Canadian Autoparts Toyota (CAPTIN) accroîtra sa capacité de 20 % . . .	4, 5
· Tokai Rika acquiert QSS à Windsor .....	5
· Omron érigera une troisième usine en Ontario .....	5
Répercussions du raffermissement de notre devise .....	5
Le marché des véhicules au Japon en 2002 – Commentaire par William C. Duncan .....	6

## Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Jan-juin 2003			Jan-juin 2002			Changement %		
	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL
<b>HONDA</b>	57 937	19 834	77 771	60 563	21 794	82 357	-4,3	-9,0	-5,6
Const, A,N,	53 017	11 058	64 075	55 832	10 895	66 727	-5,0	1,5	-4,0
Const, Japon	4 920	8 776	13 696	4 731	10 899	15 630	4,0	-19,5	-12,4
<b>TOYOTA</b>	62 961	22 266	85 227	61 058	17 904	78 962	3,1	24,4	7,9
Const, A,N,	36 667	10 742	47 409	30 739	7 663	38 402	19,3	40,2	23,5
Const, Japon	26 294	11 524	37 818	30 319	10 241	40 560	-13,3	12,5	-6,8
<b>MAZDA</b>	25 302	8 016	33 318	27 602	8 820	36 422	-8,3	-9,1	-8,5
Const, A,N,	3 632	4 639	8 271	831	4 979	5 810	337,1	-6,8	42,4
Const, Japon	21 670	3 377	25 047	26 771	3 841	30 612	-19,1	-12,1	-18,2
<b>NISSAN</b>	25 227	9 803	35 030	24 607	7 609	32 216	2,5	28,8	8,7
Const, A,N,	19 866	2 247	22 113	19 167	2 970	22 137	3,6	-24,3	-0,1
Const, Japon	5 361	7 556	12 917	5 440	4 639	10 079	-1,5	62,9	28,2
<b>SUZUKI</b>	2 897	2 034	4 931	2 975	2 263	5 238	-2,6	-10,1	-5,9
Const, A,N,	0	450	450	0	649	649	0,0	-30,7	-30,7
Const, Japon	2 897	1 584	4 481	2 975	1 614	4 589	-2,6	-1,9	-2,4
<b>SUBARU</b>	5 584	1 964	7 548	6 563	1 663	8 226	-14,9	18,1	-8,2
Const, A,N,	2 379	103	2 482	3 565	0	3 565	-33,3	0,0	-30,4
Const, Japon	3 205	1 861	5 066	2 998	1 663	4 661	6,9	11,9	8,7
<b>MITSUBISHI</b>	6 850	1 276	8 126	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Const, A,N,	2 966	0	2 966	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Const, Japon	3 884	1 276	5 160	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAL</b>	186 758	65 193	251 951	183 368	60 053	243 421	1,8	8,6	3,5
Const, A,N,	118 527	29 239	147 766	110 134	27 156	137 290	7,6	7,7	7,6
Const, Japon	68 231	35 954	104 185	73 234	32 897	106 131	-6,8	9,3	-1,8

\* Les ventes d'automobiles comprennent les véhicules construits au Mexique

Source: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

### Production de véhicules automobiles au Canada

	Jan-juin 2003	Jan-juin 2002	Changement %
<b>HONDA (HCM)</b>	204 189	189 875	7,5
<b>TOYOTA (TMMC)</b>	108 370	107 711	0,6
<b>CAMI</b>	27 154	31 572	-14,0
<b>TOTAL</b>	<b>339 713</b>	<b>329 158</b>	<b>3,2</b>

Source: JAMA Canada

### Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Jan-juin 2003	Jan-juin 2002	Changement %
<b>HONDA (HCM)</b>	160 969	140 271	14,8
<b>TOYOTA (TMMC)</b>	67 461	79 262	-14,9
<b>CAMI</b>	22 130	26 550	-16,6
<b>TOTAL</b>	<b>250 560</b>	<b>246 083</b>	<b>1,8</b>

Source: JAMA Canada

### Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Jan-juin 2003	Jan-juin 2002	Changement %
<b>JAPON</b>	107 693	112 237	-4,0
<b>É.-U./MEXIQUE</b>	83 325	62 118	34,1
<b>TOTAL</b>	<b>191 018</b>	<b>174 355</b>	<b>9,6</b>

Source: JAMA, JAMA Canada

#### • Suite de la page 1... Les ventes de véhicules ralentissent

En ce qui concerne les Trois Grands constructeurs au Canada, les ventes totales ont diminué de 11,8 % dans la première moitié de 2003. En dépit d'une gamme de plus en plus étendue de mesures d'incitation elle-mêmes de plus en plus entichantes, les ventes ont subi une dégelée de 15,3 % chez General Motors, de 12,9 % chez DaimlerChrysler, et de 4,1 % chez Ford en comparaison avec la même période l'an dernier. La part de marché des Trois Grands s'est également comprimée de 61,1 % à 57,3 % en 2003.

Parmi les autres constructeurs, les ventes chez Hyundai et Kia ont augmenté comparativement à l'an dernier, de 4,8 % (à 34 735 unités) et de 9,6 % (à 15 698 unités) respectivement. Les constructeurs européens ont présenté des rendements mixtes, mais leur chiffre de ventes global, à 48 624 unités, n'a subi aucun changement depuis l'an dernier.

#### Production

La production combinée de véhicules à trois usines affiliées aux constructeurs japonais au Canada a grimpé durant la première moitié de 2003 en raison d'une expansion de la capacité chez Honda of Canada Manufacturing (HCM) à Alliston. La production réelle totale a gonflé de 3,2 % à 339 713 unités. La production réelle chez HCM a avancé de 7,5 % à 204 189 unités, tandis que celle de TMMC n'a subi relativement aucun changement, et celle de CAMI a fléchi de 14 % à cause d'une faible demande dans le marché capital des États-Unis. Mentionnons ici que la production chez TMMC subira également une expansion en septembre, avec le lancement de la nouvelle Lexus RX330 à son usine de Cambridge (Ontario).

• Voir Les ventes de véhicules ralentissent... suite en page 3

• Suite de la page 2... Les ventes de véhicules ralentissent

## Exportations et importations

Plus de 75 % des véhicules produits aux usines précitées se sont fait exporter durant la première moitié de 2003, surtout aux États-Unis. Toutefois, le volume d'exportations par unité pour les trois constructeurs a progressé de seulement 1,8 % à 250 560 unités en comparaison avec 2002 à cause d'une demande plus lente aux États-Unis et d'un marché comparativement plus actif au Canada. Le volume de véhicules expédiés par HCM a bondi de 14,8 % en comparaison avec l'an dernier, tandis que les volumes de véhicules finis expédiés de TMMC et de CAMI se sont effrités de 14,9 % et de 16,6 % respectivement durant la même période.

Les importations de véhicules finis provenant du Japon au cours des six premiers mois de 2003 ont reculé de 4,0 % à 107 693 unités, tandis que celles de véhicules finis provenant d'usines aux États-Unis et au Mexique ont rugi vers l'avant de 34,1 % à 83 325 unités durant la même période. Vu la hausse de la capacité de production parmi les constructeurs japonais en Amérique du Nord, le besoin de ressources locales continuera vraisemblablement d'augmenter à mesure que ces expansions deviennent entièrement opérationnelles et en réponse à la demande du marché.

• Suite de la page 1... Panne d'électricité

réduire la consommation d'électricité au niveau de 50 %. CAMI Automotive à Ingersoll se trouvait déjà au milieu d'un arrêt de production prévu à l'avance pour la semaine, mais non en raison de la panne de courant.

Bien qu'on ait perdu de grands volumes de production, la JAMA Canada apprécie les efforts déployés par le gouvernement de l'Ontario, l'Ontario Power Generation et l'Independent Market Operator pour prendre l'urgence en charge. Le gouvernement de l'Ontario a agi rapidement pour organiser des téléconférences quotidiennes avec des représentants du secteur de l'automobile et d'industries connexes afin de partager des renseignements au sujet de l'état du réseau électrique et d'une possibilité de la reprise du courant, et de consulter les intervenants à propos de l'état des mesures d'urgence. Toutefois, des questions et incertitudes planent encore à ce jour au chapitre de la fiabilité et du coût de l'alimentation électrique à plus long terme. Nouvelle encourageante, on a mis sur pied un groupe de travail conjoint Canada-États-Unis pour enquêter sur les causes de cette colossale panne et déposer des recommandations sur les moyens de prévenir des pannes d'une telle envergure à l'avenir.

## Résultats des constructeurs automobiles japonais selon le rapport Harbour, Amérique du Nord 2003

Parmi les usines participantes, Toyota, Honda et Nissan ont continué de s'illustrer comme les références en matière de productivité le long de la chaîne de montage. En plus du rendement record de Nissan, Honda et Toyota ont également connu des rendements très appréciables malgré certains ralentissements autour des lancements de nouveau produit. Par exemple, les deux usines de

montage de Toyota à Georgetown ont présenté une amélioration conjointe de 8,6 % en nombre d'heures de main-d'œuvre par véhicule.

Le rapport Harbour, qui a connu sa première publication en 1989, mesure les rendements de productivité sur les plans du montage, de l'estampage et du groupe motopropulseur, par usine et par constructeur, pour les constructeurs automobiles nord-américains. La mesure d'heures par unité calcule le contenu en main-d'œuvre nécessaire pour monter un véhicule.

En dépit de rendements qui ont décliné sous plusieurs catégories, Honda et Toyota sont demeurés parmi les plus vigoureux constructeurs, avec Nissan. Harbour a attribué les affaiblissements chez Honda et Toyota à plusieurs facteurs, y compris un certain nombre de lancements de nouveau produit, une augmentation du nombre et de la complexité de leurs véhicules, le lock-out à l'endroit des débardeurs de la côte ouest, et la mise en œuvre de nouveaux systèmes et procédés desquels on s'attend à ce qu'ils se rentabilisent par voie de rendements futurs améliorés.

« Toyota et Honda ont entrepris de nombreuses tâches en 2002, ce qui a eu une incidence sur leur rendement manufacturier, a déclaré Ron Harbour, Président de Harbour Associates. Mais ces entreprises continuent de donner le ton aux chapitres de la conception et de la réalisation de systèmes de fabrication simples et peu coûteux qui produisent des véhicules de haute qualité et très recherchés en Amérique du Nord. »

L'exploitation de Nissan à Smyrna, Tennessee a établi un nouveau point de repère en productivité de montage. L'usine de construction de Smyrna, qui produit l'Altima, a mené toutes les usines de montage englobées dans ce rapport avec une mesure de 15,74 heures de main-d'œuvre par véhicule (HMOPV), soit le meilleur rendement dans l'histoire du rapport Harbour.

Pour la première fois, Mitsubishi a occupé le premier rang du classement du montage global par constructeur avec une mesure de 21,33 heures de main-d'œuvre par véhicule à son exploitation de Normal, Illinois. Cette année, seules les entreprises qui ont pleinement participé avec toutes leurs usines nord-américaines se sont vu inclure dans les classements des constructeurs (les classements d'usines ont poursuivi leur englobement de toutes les usines participantes).

Le classement des constructeurs ne comprenait pas Nissan, car son exploitation au Mexique n'a pas pleinement participé aux mesures du rapport. Honda et Toyota brillaient également par leur absence de ce classement. Les usines d'Alliston N° 1, de l'Alabama et du Mexique de Honda n'ont pas participé au rapport de cette année, l'usine de montage de Toyota à Princeton, Indiana non plus.

En plus du rendement de la gamme de voitures de Nissan Smyrna, en première position en tout et partout, ses deux gammes de camions se sont classées numéros 1 et 2 en productivité d'usine de camions. En effet, la chaîne de montage qui produit la petite camionnette Frontier a enregistré une mesure HMOPV de 18,23, et sa chaîne de production de l'Xterra, une mesure HMOPV de 18,35.

« Le rendement de l'exploitation Smyrna de Nissan témoigne de la solidité de Nissan au chapitre de la fabrication, a ajouté monsieur Harbour. L'exploitation de fabrication de Nissan, bien qu'on ne l'ait pas encore couronnée d'autant de célébrité que celles de Toyota et de Honda, s'est toujours favorablement comparée à ces dernières. »

• Voir Résultats, rapport Harbour... suite en page 4

Mitsubishi, un autre constructeur japonais, s'est aussi mérité des éloges de son amélioration continue. L'exploitation de fabrication de Mitsubishi a avancé de presque 45 % au cours des cinq dernières années, y compris un accroissement de 2,2 % dans le rapport de cette année.

« Bien que Mitsubishi n'exploite qu'une seule usine en Amérique du Nord, cette dernière fabrique actuellement six modèles, tous principalement sur la même chaîne de montage, a précisé monsieur Harbour. L'usine a fait preuve d'un avancement hors du commun durant les cinq dernières années. Même si les gains se sont avérés plus modestes en 2002, ils démontrent aussi que Mitsubishi n'a pas ménagé ses efforts visant à éliminer le gaspillage et à accroître davantage son rendement. »

### Résultats de l'estampage

Sur le plan de l'estampage, Toyota a également affiché le rendement le plus élevé, avec 44 pièces par heure de main-d'œuvre. Malgré des ralentissements sous certains angles, l'entreprise a mené le peloton aux chapitres des mesures de productivité d'importance comme le nombre d'estampages par heure et le nombre de pièces par heure. Nissan a également connu des améliorations presque généralisées grâce à des augmentations de volume en flèche pour terminer deuxième avec 40 pièces par heure de main-d'œuvre. CAMI à Ingersoll s'est classée troisième avec 33 pièces par heure de main-d'œuvre.

### Résultats des groupes motopropulseurs

Toyota et Honda ont raflé respectivement le 1er et le 2e rangs au classement de la productivité en fabrication de moteurs et ainsi inversé leur ordre de classement de l'an dernier. Toyota a mené la charge dans le segment des moteurs 4-cylindres avec une mesure de 2,36 heures par moteur (HPM), et l'usine de moteurs de Toyota en Virginie de l'Ouest a établi le sommet en productivité de fabrication de moteurs avec une mesure HPM de 2,18. En dépit d'une chute de 9,3 % de son exploitation de moteurs, Honda est restée seule en tête de la productivité de fabrication de moteurs 6-cylindres, avec une mesure HPM de 3,64.

## Toyota Canada ouvre son bureau régional du Québec

Toyota Canada Inc. a récemment célébré l'ouverture officielle de son nouveau siège régional de la zone du Québec, sur la Rive Sud de Montréal. Ken Tomikawa, Président-directeur général de TCI; Nicole Carrier, Présidente de l'arrondissement de Brossard; et Fatima Houda-Pépin, Membre de l'Assemblée nationale pour Lapinière (Brossard) ont présidé la cérémonie.

Pour marquer l'événement, monsieur Tomikawa a fait don d'une minifourgonnette à l'arrondissement de Brossard. « Nous faisons don de ce véhicule, que l'arrondissement pourra utiliser pour du travail communautaire, en guise de preuve de notre désir de démontrer une conscience des responsabilités sociales et notre participation active dans cette communauté », a souligné monsieur Tomikawa.



(g à d) Gilles Pelletier, Directeur, Directeurs de zone, Toyota Canada; Nicole Carrier, Présidente, Arrondissement de Brossard; Kenji Tomikawa, Président-directeur général, Toyota Canada Inc.

La construction de l'édifice de 2 450,55 m<sup>2</sup> (26 350 pi<sup>2</sup>), de dimensions de plus de deux fois et demi supérieures à celles de l'édifice qu'il remplace, a débuté il y a un peu plus d'un an, en avril 2002. Il comprend non seulement de l'espace de bureau pour environ 40 associés Toyota, Lexus et Toyota services financiers, mais également des installations de réunion et de téléconférence à la fine pointe de ce domaine. Il abrite aussi le siège régional de l'université Toyota, qui dessert les établissements concessionnaires des zones Québec et Maritimes de Toyota. L'édifice a connu son achèvement à un coût total de plus de 7 millions \$.

## Nouvelles de nos fournisseurs :

### Canadian Autoparts Toyota accroîtra sa capacité de 20 %

Canadian Autoparts Toyota, Inc. (CAPTIN), une société manufacturière affiliée à Toyota qui conçoit et produit des jantes en aluminium, a annoncé aujourd'hui la cinquième expansion depuis la naissance de l'entreprise il y a 20 ans. D'ici 2004, CAPTIN présentera la capacité de produire 1,45 million de jantes par année. L'expansion représente un investissement supplémentaire d'environ 10 millions \$ (canadiens) en CAPTIN par Toyota.

CAPTIN s'est fait constituer en société en 1983 par Toyota Motor Corporation et représentait donc le premier investissement manufacturier par un constructeur automobile japonais au Canada. L'usine produit 22 modèles de jante pour les véhicules Toyota à l'échelle globale et compte environ 230 employés.

« C'est une journée de fierté pour tous les membres de notre équipe et nos fournisseurs, a déclaré Gary Smalberg, Président de CAPTIN. Depuis notre fondation, nous avons produit au-delà de 11 millions de jantes au sein de nos installations. Au cours des deux dernières décennies, le processus de conception et de création de jantes en aluminium a évolué, mais la philosophie de chaque membre de l'équipe est restée la même : amélioration continue et engagement envers la qualité. »

• Voir Nouvelles de nos fournisseurs... suite en page 5

• Suite de la page 4...Nouvelles de nos fournisseurs

« À titre d'une de nos premières usines en Amérique du Nord, CAPTIN a toujours joué un rôle capital dans notre exploitation manufacturière en croissance en Amérique du Nord, a renchéri Atsushi Niimi, Président de Toyota Motor Manufacturing North America, Inc., qui a assisté aux festivités aujourd'hui. La qualité des produits CAPTIN touche chaque aspect de l'exploitation de Toyota, que ce soit les ventes, la fabrication, la recherche et le développement, ou plus encore. Cette expansion constituera une part vitale de l'expansion globale de la fabrication chez Toyota. »

D'ici 2006, Toyota présentera la capacité de construire 1,65 million de voitures et de camions et 1,16 million de moteurs par année en Amérique du Nord. Dès septembre 2003, l'usine de Toyota Motor Manufacturing Canada à Cambridge (Ontario) commencera à produire la Lexus RX330.

### **Tokai Rika acquiert un fabricant canadien de ceintures de sécurité**

Tokai Rika Co. et TRW Canada Limitée ont annoncé l'acquisition de la part de 60 % de TRW Canada en Quality Safety Systems (QSS) par une filiale canadienne de Tokai Rika. Un fournisseur de premier plan de ceintures de sécurité en Amérique du Nord, QSS emploie les services de 800 personnes dans deux usines en Ontario et enregistre des ventes annuelles dépassant les 100 millions \$ US. Tokai Rika était auparavant propriétaire à 40 % de QSS.



Usine QSS à Tecumseh (Ontario).

### **Omron érige une troisième usine en Ontario**

Omron Dualtec Automotive Electronics, un fournisseur de systèmes électroniques automobiles, a annoncé en mai qu'elle mettra en branle la construction d'une troisième usine en Ontario au printemps 2004. À l'heure actuelle, Omron Dualtec fabrique des relais, commandes et contrôles électromécaniques à la division des relais; des mécanismes d'interrupteur pour les sièges à commande électrique, les lève-vitre électriques et les systèmes de verrouillage de portes centralisés, ainsi que d'autres mécanismes d'interrupteur pilotés par micro-informatique à la division des interrupteurs et des unités de commande électroniques. Les deux usines, situées à Oakville (Ontario), fonctionnent depuis 1991 et 1999 respectivement.



Usine Omron Dualtec à Oakville (Ontario).

## **Les répercussions du raffermissement de notre devise**

Depuis janvier 2003, le dollar canadien monte rapidement de valeur par rapport au dollar US, grimant d'un creux d'environ 0,63 \$ US jusqu'à plus de 0,74 \$ US en juin, soit un bond de 17,5 % en six mois. Plus récemment, le dollar CDN a reculé à environ 0,72 \$ US, mais de nombreux économistes s'attendent à ce que la devise canadienne atteigne 0,75 \$ US d'ici la fin de l'année.

La croissance de la valeur du dollar canadien ne tire pas sa source fondamentale à des changements dans l'économie canadienne, mais plutôt à la devise états-unienne plus faible et à l'économie léthargique des États-Unis. En même temps, certains analystes ont émis l'argument voulant qu'on a sous-valorisé le dollar canadien depuis un certain temps, en partie à cause de la perception par les marchés de devises internationaux de ce que l'économie canadienne dépend énormément de ressources et de marchandises, dont les prix ont chuté au sein des marchés mondiaux durant les quelques dernières années.

Les exportateurs canadiens, surtout les petites entreprises qui dépendent beaucoup des États-Unis, ont absorbé les contrecoups en ce que la montée en flèche du dollar canadien a miné leur compétitivité. On a blâmé ce soudain renforcement de la devise canadienne pour certaines mises à pied dans le domaine des pièces automobiles et d'autres secteurs tournant autour de l'exportation. D'un autre côté, les fabricants canadiens qui reposent sur l'importation de pièces, de matériaux et de machineries de production des États-Unis ont en général tiré profit de la valeur raffermie du dollar canadien.

S'il est vrai que l'envol du huard produira des effets à court terme sur les profits et les exportations, les exportateurs devront s'adapter au fait que le dollar canadien poursuivra fort probablement son ascension à mesure que les fondements économiques du Canada continueront de surclasser ceux des États-Unis. Pendant que la Banque centrale américaine coupait récemment les taux d'intérêt à 1 %, le taux au jour le jour de la Banque du Canada a subi des réductions de 25 centièmes de point à la mi-juillet et de 25 autres centièmes à 2,75 % au début de septembre. Les affaissements du taux d'intérêt ont découlé du ralentissement de la croissance de l'économie canadienne, entraîné par le SRAS, l'EBS, l'inflation en recul, la récente panne de courant en Ontario et les gigantesques feux de forêt dans l'Ouest du pays.

Parmi les constructeurs automobiles au Canada, le dollar canadien en hausse a eu des incidences sur les retours de location (le nombre de véhicules retournés à la fin de leur bail de location), à mesure que des prix plus élevés (en dollars US) ont réduit de manière frappante le nombre d'acheteurs états-unien à des encans de concessionnaire automobile. Cela, à son tour, a occasionné une baisse des prix au Canada des véhicules de seconde main. On s'attend à ce que la volatilité au sein des marchés de devises se poursuive, et certains analystes prédisent un autre léger affaiblissement de la devise canadienne avant qu'elle remonte au-dessus de la barre des 0,75 \$ US au cours des six prochains mois.

Commentaire : William C. Duncan, Directeur général, JAMA Washington



## Le marché des véhicules au Japon s'anime légèrement durant l'exercice financier 2002 : les ventes de voitures augmentent, tandis que les ventes de camions diminuent

Le marché des véhicules au Japon a tout juste pu enregistrer un gain de 0,8 % au cours de l'exercice financier terminé en mars.

Le repli soutenu du marché des camions au Japon, qui a glissé de 13 % durant l'exercice financier, a joué un rôle important dans le rendement anémique, selon une analyse des données sur les ventes. Pendant que les ventes de camions déclinèrent, les ventes de voitures de tourisme ont gonflé de 6 % surtout grâce au lancement de nouveaux modèles, y compris la Toyota Ist, la Nissan March et le Cube, ainsi que la Mazda Demio.

La Nissan March, un des plus courus de tous les modèles Nissan, a largement contribué à la légère progression du marché des véhicules au Japon.

Les chiffres de ventes durant le seul mois de mars ont également joué un rôle de premier plan dans l'augmentation des ventes au cours de l'exercice financier 2002. En effet, pendant ce seul mois, les ventes intérieures de voitures de tourisme au Japon se sont accrues de 10,2 % comparativement à un recul de 4,8 % dans les ventes de camions.

Les analystes du secteur ont attribué la poussée des ventes de voitures de tourisme en mars au fait que les consommateurs se sont rués vers les concessionnaires pour profiter de l'allègement fiscal offert par le gouvernement japonais sur la base des émanations polluantes jusqu'à la fin de mars 2003. Cet allègement fiscal s'est traduit sous la forme d'un crédit sur la « taxe d'acquisition » de 5 %, une sorte de taxe de luxe sur le prix de base du véhicule appliquée au moment de l'achat (voir le site Web [www.jama.org](http://www.jama.org), *Japan Auto Trends, Mars 2003, Volume 7, N° 1, page 1*).

Les législateurs japonais avaient initialement mis en place le programme de mesures d'incitation afin d'encourager l'achat de modèles peu polluants consommant peu d'essence. Mais par la suite, ils ont décidé de restreindre le programme aux véhicules très peu polluants (VTPP) tels que la Toyota Prius et la Nissan Bluebird Sylphie, parce que les mesures d'incitation avaient créé un manque à gagner considérable dans le budget. Tel qu'on l'avait conçu à l'origine, le programme englobait bon nombre des véhicules les plus courus dans le marché aujourd'hui.

Des chiffres de ventes plus modestes qu'à l'habitude se sont ensuivis. En avril 2003, les ventes de voitures de tourisme ont dégringolé de 7 % comparativement avec l'année précédente. Si l'on considère les mois de mars et d'avril ensemble, toutefois, les chiffres de ventes totaux y ont surpassé ceux de mars et avril 2002 de 4,2 %.

## Pronostic incertain pour 2003

Étant donné la fluctuation des ventes de voitures de tourisme et le déclin soutenu des ventes de camions, les analystes éprouvent des difficultés à prédire le reste de l'année. Un analyste en valeurs mobilières a déclaré à Reuters que l'avancement de l'exercice financier 2002 ne justifiait pas beaucoup d'emballement. « Une fois l'économie retombée sur ses pieds, les ventes de véhicules pourraient remonter à des échelons de 6,5 à 6,6 millions d'unités (soit ceux de 1997), mais allez donc savoir à quel moment cela se produira. »

Certains analystes s'attendent à un léger tassement de 1 % à 2 % des ventes, tandis que d'autres prédicteurs voient dans leur boule de crystal une progression des ventes de 3 % jusqu'à environ 6,1 millions d'unités. La clé de voûte semble provenir d'une croissance ininterrompue du marché des voitures de tourisme ainsi que d'un redressement du marché des camions, qui montre une sensibilité particulière au climat global de l'économie et des investissements commerciaux.

Cependant, au sein du marché des véhicules globalement stable soutenu, certains gagnants ont percé. Par exemple, les ventes de voitures sport ont grimpé. En plus, les voitures consommant peu d'essence et les voitures relativement peu coûteuses équipées d'un moteur de 1 000 cm<sup>3</sup> se vendent bien; parmi celles-ci, mentionnons la Nissan March, la Honda Fit et la Toyota Vitz. Les ventes de voitures de taille ordinaire, soit le marché occupé par la majorité des voitures importées, a fléchi de 4,1 %. Cela a suivi un recul de 3,7 % en 2001.

### Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon

Voitures, camions, autobus		TOTAL
PRODUCTION <sup>1</sup>	Jan-juin 2003	5 134 903
	Jan-juin 2002	5 056 166
	Changement %	1,6
EXPORTATIONS <sup>2</sup>	Jan-juin 2003	2 299 608
	Jan-juin 2002	2 243 615
	Changement %	2,5
VENTES/ ENREGISTREMENTS <sup>3</sup>	Jan-juin 2003	3 023 840
	Jan-juin 2002	2 982 161
	Changement %	1,4
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS <sup>4*</sup>	Jan-juin 2003	137 655
	Jan-juin 2002	136 989
	Changement %	0,5

\* (y compris les modèles construits par les fabricants d'automobiles japonais outre-mer)

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