



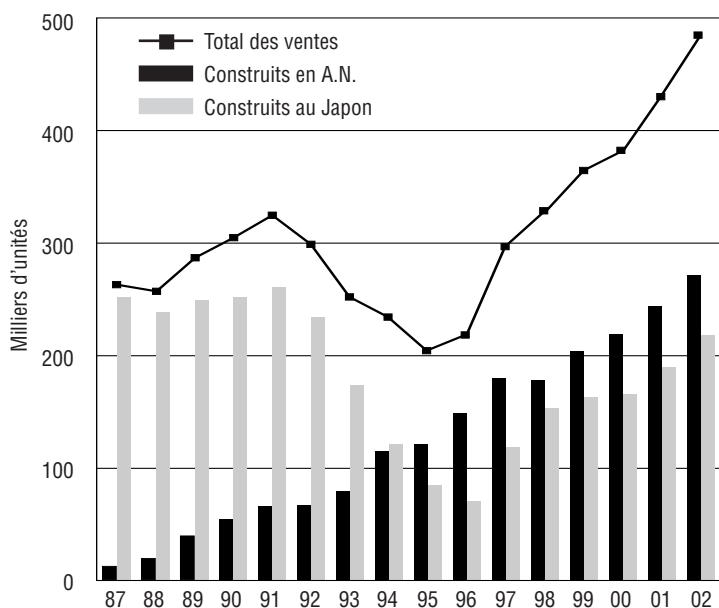
Revue statistique de 2002 - La production et les ventes au Canada battent des records

Alors que les prévisions du début de l'an dernier établissaient des ventes inférieures en 2002, pour la troisième année consécutive, les ventes de véhicules légers ont battu un nouveau record et se sont élevées à un peu plus de 1,7 million d'unités pour l'année civile, soit un bon de 8,4 % par rapport à 2001.

Les ventes ont augmenté selon plusieurs facteurs, dont une performance économique robuste au Canada, un éventail constant d'incitatifs pour les consommateurs, tels que le financement à 0 % pour plusieurs véhicules neufs, ainsi qu'une variété de modèles récemment introduits dans le marché qui ont tous aidé à propulser la confiance des consommateurs et la demande du marché.

Dans le marché canadien en général, les ventes d'automobiles ont augmenté de 7,6 % pour se chiffrer à 934 471 unités, alors que celles de camionnettes ont gagné 9,5 % pour s'élever à un total de 768 775 unités au cours de l'année civile 2002. Les Trois grands constructeurs de véhicules ont vendu ensemble 6,2 % plus de véhicules que l'an dernier ; GM a mené le groupe avec un gain de 11 %. Par contre, leur part du marché combinée a chuté à 60 % des 61,3 % en 2001, même si GM a amélioré sa part du marché à 30,3 %. Ford et Chrysler ont obtenu de petits gains en vente de 2,8 % et de 0,5 % respectivement, mais les deux constructeurs ont vu leur part du marché glisser par rapport à l'an dernier.

Ventes de véhicules légers des membres de JAMA Canada (1987-2002)



Les membres de JAMA Canada en tant que groupe ont établi un nouveau record au niveau des ventes de véhicules légers en 2002 à 482 692 unités vendues, soit une hausse de 12,1 % par rapport au record précédent de 430 678 unités en 2001. Les ventes d'automobiles se sont accrues de 11,2 % année après année, alors que les camions légers ont obtenu 14,6 % comparativement à l'année précédente. Les ventes d'automobiles construites en Amérique du Nord ont augmenté de 7,4 %, alors que les camions construits en Amérique du Nord ont monté en flèche de 24 % en 2002. Parallèlement, les automobiles

■ Voir *Revue statistique 2002...* suite à la page 3

Le nouveau président du conseil de la JAMA Canada - Shigeru Takagi succède à Yoshio Nakatani



Président du conseil, Shigeru Takagi

Le 2 janvier dernier, M. Shigeru Takagi, président de Honda Canada Inc., a officiellement commencé à assumer les responsabilités du président du conseil de la JAMA Canada, en prenant les rênes dans l'intérim de M. Yoshio Nakatani, ancien président du conseil de Toyota Canada Inc., qui retournera au Japon.

« En qualité de président intérimaire du conseil de la JAMA Canada, je veux exprimer au nom de tous les membres de la JAMA Canada notre appréciation profonde et nos remerciements chaleureux à M. Nakatani pour le travail qu'il a accompli en tant que président du conseil, son leadership et son soutien envers la JAMA Canada au cours des six dernières années », a déclaré M. Takagi lors d'une récente réception à Ottawa.

« Les efforts de M. Nakatani pour renforcer les relations commerciales et professionnelles ainsi que pour enrichir la compréhension culturelle entre nos deux pays ont été reconnus dans le témoignage que lui a fait récemment le Premier Ministre, Jean Chrétien », a-t-il ajouté. « Je me réjouis à l'avance de travailler au cours de la prochaine année avec le gouvernement canadien et les intervenants du secteur sur plusieurs questions importantes se rapportant à l'automobile au nom des membres de la JAMA Canada. »

DANS CE NUMÉRO

Revue statistique de 2002	1-4
Nouveau président chez JAMA Canada - Shigeru Takagi	1
Prix 2003 de l'AJAC	5
Règlements plus stricts relatifs aux émissions des véhicules en 2004	5
Corp. Amino met sur pied une usine de fabrication de pièces au Canada	5-6
La nouvelle année 2003 - Commentaire par William C. Duncan	6
Aperçu de la fin d'année du secteur des véhicules automobiles au Japon	6

Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Jan-Déc 2002			Jan-Déc 2001			Changement %		
	AUTOS	CAMIONS	TOTAL	AUTOS	CAMIONS	TOTAL	AUTOS	CAMIONS	TOTAL
HONDA	121 328	44 003	165 331	119 442	30 779	150 221	1,6	43,0	10,1
Const. A.N.	112 441	22 758	135 199	110 486	17 638	128 124	1,8	29,0	5,5
Const. Japon	8 887	21 245	30 132	8 956	13 141	22 097	-0,8	61,7	36,4
TOYOTA	113 693	39 073	152 766	91 216	36 538	127 754	24,6	6,9	19,6
Const. A.N.	53 933	15 830	69 763	41 890	15 679	57 569	28,7	1,0	21,2
Const. Japon	59 760	23 243	83 003	49 326	20 859	70 185	21,2	11,4	18,3
MAZDA	52 175	18 965	71 140	49 900	19 116	69 016	4,6	-0,8	3,1
Const. A.N.	1 766	10 400	12 166	2 275	4 811	7 086	-22,4	116,2	71,7
Const. Japon	50 409	8 565	58 974	47 625	14 305	61 930	5,8	-40,1	-4,8
NISSAN	49 270	15 391	64 661	43 164	13 500	56 664	14,1	14,0	14,1
Const. A.N.	36 747	5 777	42 524	34 236	4 986	39 222	7,3	15,9	8,4
Const. Japon	12 523	9 614	22 137	8 928	8 514	17 442	40,3	12,9	26,9
SUZUKI	5 983	5 575	11 558	4 195	7 438	11 633	42,6	-25,0	-0,6
Const. A.N.	0	1 649	1 649	1 135	2 405	3 540	-100,0	-31,4	-53,4
Const. Japon	5 983	3 926	9 909	3 060	5 033	8 093	95,5	-22,0	22,4
SUBARU	12 968	4 268	17 236	11 659	3 731	15 390	11,2	14,4	12,0
Const. A.N.	6 834	39	6 873	7 089	0	7 089	-3,6	0,0	-3,0
Const. Japon	6 134	4 229	10 363	4 570	3 731	8 301	34,2	13,3	24,8
TOTAL	355 417	127 275	482 692	319 576	111 102	430 678	11,2	14,6	12,1
Const. A.N.	211 721	56 453	268 174	197 111	45 519	242 630	7,4	24,0	10,5
Const. Japon	143 696	70 822	214 518	122 465	65 583	188 048	17,3	8,0	14,1

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

Source: AIAMC

Production de véhicules automobiles au Canada

	Jan-Déc 2002	Jan-Déc 2001	Changement %
HONDA (HCM)	361 018	370 994	-2,7
TOYOTA (TMMC)	218 011	166 131	31,2
CAMI	62 746	79 961	-21,5
TOTAL	641 775	617 086	4,0

Source: JAMA Canada

Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Jan-Déc 2002	Jan-Déc 2001	Changement %
HONDA (HCM)	269 376	297 092	-9,3
TOYOTA (TMMC)	164 958	127 486	29,4
CAMI	54 467	72 939	-25,3
TOTAL	488 801	497 517	-1,8

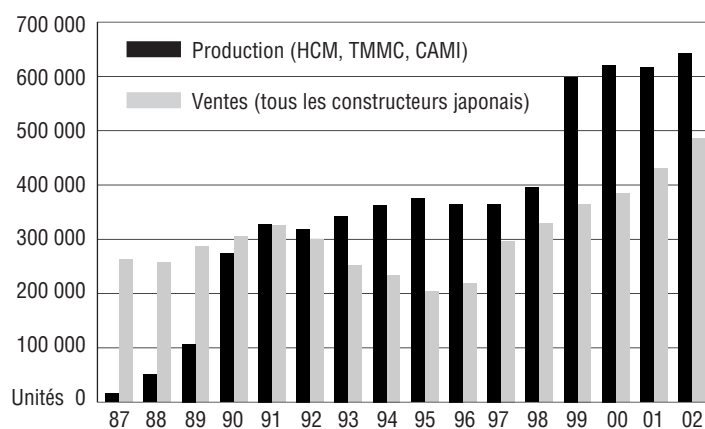
Source: JAMA Canada

Importations (expéditions) de véhicules au Canada

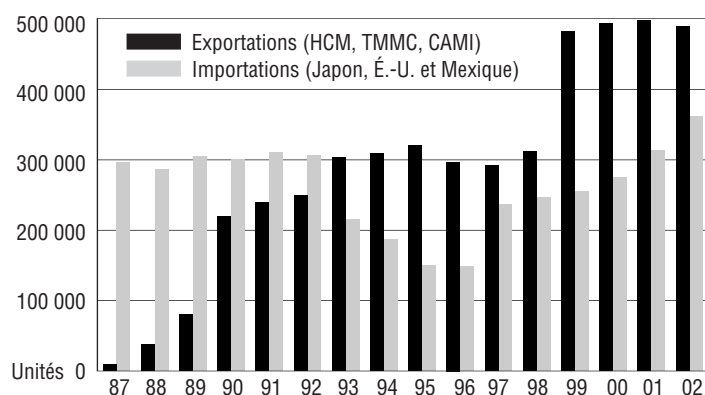
	Jan-Déc 2002	Jan-Déc 2001	Changement %
JAPON	234 661	188 818	24,3
É.-U./MEXIQUE	127 013	124 605	1,9
TOTAL	361 674	313 423	15,4

Source: JAMA, JAMA Canada

Production et vente de véhicules au Canada (1987-2002)



Exportations et importations de véhicules (1987-2002)



Ventes de camions commerciaux au Canada – intermédiaires et lourds (Classes 4-8)

	2002	2001	% changement
INTERMÉDIAIRES (japonais)	1 018	957	6,4%
• HINO (Classes 5-7)	923	854	8,1%
• MITSUBISHI FUSO (Classes 4-7)	95	103	-7,8%
INTERMÉDIAIRES (tous les constructeurs)	11 598	12 525	-7,4%
LOURDS (Classe 8 - tous les constructeurs)	20 341	18 495	10,0%
TOTAL - intermédiaires et lourds	31 939	31 020	3,0%

construites au Japon ont fait un bond de 17,3 %, alors que les ventes de camions légers construits par les Japonais se sont accrues de 8 % au cours de la même période. La part du marché combinée des membres de JAMA Canada s'est élevée à près d'un point, soit 28,3 % de 27,4 % l'an dernier. La part du marché des automobiles a bondi de 38 % de 36,8 % précédemment et la part des camionnettes a augmenté à 16,6 % de 15,8 % enregistré en 2001.

Parmi les membres individuels, cinq constructeurs ont établi de nouveaux records de ventes de véhicules légers en 2002. Honda Canada continue d'être le chef de file au niveau du volume avec un décompte sur 12 mois de 165 331 unités. Alors que la Civic s'est avérée l'automobile qui se vend le plus pour la 5^e année consécutive, les gains de Honda provenaient en grande partie des camionnettes, soit une hausse de 43 % année après année. Toyota Canada fut le chef de file au niveau de la croissance avec des gains de ventes d'unités de 19,6 % ; ce constructeur a connu un record de tous les temps de 152 766 unités. La plupart des gains de Toyota provenaient des automobiles qui ont soutenu une production record de Corolla et de Matrix à l'usine TMMC à Cambridge. Suite à l'introduction de plusieurs nouveaux modèles en 2002, particulièrement dans la division Infiniti dont les ventes ont monté en flèche de 85,1 % par rapport à 2001, Nissan Canada a également battu un nouveau record en augmentant ses ventes de 14,1 % pour se chiffrer à 64 661 unités.

Mazda Canada a établi un nouveau sommet des ventes de 71 140 unités, soit une augmentation de 3,1 % par rapport à l'an dernier. Les ventes de camions construits en Amérique du Nord, qui ont plus que doublé en 2002, ont contribué à réaliser des ventes records. Subaru Canada a amélioré sa performance au niveau des ventes, en réalisant une hausse de 12 % pour se chiffrer à 17 236 unités grâce à de solides ventes d'automobiles et de camionnettes. Suzuki Canada a terminé 2002 avec des ventes stellaires en décembre, en enregistrant une hausse de 68,9 % qui a amené le total de l'année entière à juste sous la barre des 11 558 unités de 2001. Ces ventes extraordinaires ont été menées par les ventes d'automobiles qui ont

5 des 10 automobiles qui se sont vendues le plus en 2002 appartenaient aux membres de la JAMA Canada

1. Honda Civic	(69 973 unités vendues)
2. Chevrolet Cavalier	(53 614 unités vendues)
3. Mazda Protégé	(48 872 unités vendues)
4. Pontiac Sunfire	(46 036 unités vendues)
5. Toyota Corolla	(44 790 unités vendues)
6. Ford Focus	(40 228 unités vendues)
7. Honda Accord	(30 060 unités vendues)
8. Toyota Camry	(28 967 unités vendues)
9. Hyundai Accent	(26 538 unités vendues)
10. Volkswagen Jetta	(23 984 unités vendues)

gagné 42,6 % comparativement à l'année précédente et ont été compensées par une chute de 25 % dans les ventes de camionnettes. Enfin, dans le segment des camions intermédiaires et lourds, Hino Diesel Trucks Canada a battu son record de vente précédent en 2002 avec un gain de 6,3 % pour se chiffrer à 901 unités.

Parmi les autres constructeurs d'automobiles, Mitsubishi Canada a fait son entrée dans le marché canadien pour la première fois en septembre 2002. À la fin de l'année, les ventes ont atteint 3 223 unités, dont 885 véhicules qui ont été construits aux États-Unis. C'est un début assez bon puisqu'on ne compte que 31 concessionnaires au Canada seulement. Leur cible pour 2003 est d'avoir 51 concessionnaires et de réaliser des ventes de 15 000 à 20 000 unités pour l'année complète. Pour doter Mitsubishi d'une gamme complète d'automobiles et de VUS destinés au marché canadien, quatre nouveaux modèles seront introduits en 2003.

Les constructeurs coréens (Hyundai et Kia – Daewoo a cessé son exploitation en 2002) ont vendu environ 96 300 unités en 2002 soit une augmentation de 11,1 % par rapport à 2001 pour une part du marché de 5,7 % en hausse légèrement de 5,5 % connue l'an dernier.

Les constructeurs européens, à l'exception de Volkswagen, ont fait bonne figure en 2002 avec des ventes de près de 98 500 unités, soit une hausse de 10 % des 89 500 unités en 2001. La part du marché est restée presque la même à 5,8 %.

Les perspectives pour 2003

Suite à une année de ventes records de tous les temps, les prévisions sont prudemment optimistes que les ventes resteront au-dessus des 1,6 million d'unités pour 2003 sur la base que les perspectives économiques canadiennes sont positives et qu'elles seront susceptibles de surpasser les ventes d'automobiles aux États-Unis de nouveau en 2003. Donc, bien que les perspectives suggèrent que les ventes se rétracteront légèrement en 2003, la plupart des prévisions se tournent vers ce qui semble peut-être la deuxième année de ventes supérieures enregistrées.

Prévisions actuelles :

Études économiques Scotia	1,68 million
J.D Power	1,67 million
Autofacts (PWC)	1,63 million
Desrosiers	1,61 million

Le marché canadien a été solide en 2002 pour une variété de raisons. Selon Dennis Desrosiers, président de Desrosiers Automotive Consultants, « Certaines de ces raisons englobent les niveaux records d'utilisation du véhicule, un retour du marché pour les véhicules de parc automobile, l'entrée des nouveaux concurrents dans le marché canadien, tels que Mitsubishi et Kia, les consommateurs avec véhicules loués retournant au marché pour racheter un véhicule neuf, un marché sain de la revente qui a gardé les valeurs de revente stables ainsi qu'un nombre record d'introduction de nouveaux produits. »

« Cet ensemble unique de variables très positives sera difficile à répéter en 2003. Nous n'anticipons pas une chute libre du marché, mais nous croyons que la demande reculera légèrement à des niveaux de vente plus normaux. Nous prévoyons que le marché des véhicules légers chutera des 1,703 million d'unités en 2002 à 1,617 million d'unités en 2003, soit une baisse de 5 pour cent. Malgré la chute, il s'agira du deuxième marché enregistré. Par contre, nous vous faisons part de quelques notes de précaution : si les États-Unis envahissent l'Irak, nous nous attendons à ce que cette prévision soit optimiste. Le secteur canadien de l'automobile est totalement intégré au secteur américain de l'automobile et tout ralentissement grave aux États-Unis exercera un impact sérieux sur le Canada. D'autre

part, ces prévisions se basent sur les constructeurs de véhicules qui sont moins généreux au niveau de leurs incitatifs en 2003. S'ils devaient offrir des incitatifs disponibles pendant la grande partie de 2002 au cours des 12 prochains mois, alors le marché canadien surpasserait considérablement nos prévisions. Nous ne croyons toujours pas que 2003 pourrait atteindre les niveaux records de 2002, mais les ventes seraient plus élevées que celles de nos prévisions. »

La production de véhicules au Canada

Trois usines de production au Canada (HCM, TMMC et CAMI) ont dépassé ensemble le record précédent enregistré en 2000 et ont établi un nouveau sommet de plus de 641 000 unités. Bien que TMMC a construit un nombre record d'unités en 2002 suite à une forte demande pour la Corolla et la Matrix, soit de 31,2 % à 218 000 unités, la production de Honda a chuté de 2,7 % en raison de l'impact du conflit portuaire aux États-Unis et l'accélération de la production de Pilot plus tôt au cours de l'année. La capacité chez HCM connaît une augmentation en 2003 des 360 000 unités à 390 000 dans les deux usines. La production chez CAMI a continué de chuter suite à une série de coupures prévues dans la production au cours de l'année. Les données préliminaires indiquent que la production de CAMI de la Chevrolet Tracker et de la Suzuki Vitara a connu une baisse de 21,5 % pour se chiffrer à 62 000 unités. Il y a quelques mois, General Motors a annoncé qu'un nouveau VUS compact, appelé Equinox, serait construit chez CAMI pour GM en Amérique du Nord à compter de la fin de 2004.

Les exportations de véhicules en 2002

Les exportations des véhicules combinés a chuté de 2,1 % en 2002 suite à une production plus faible chez HCM et CAMI et en raison de la robustesse du marché canadien par rapport à son principal marché d'exportation aux États-Unis. En conséquence, le rapport des exportations à la production a chuté des 80 % en 2001 à 76,2 % en 2002. Le total des exportations était presque 489 000 unités, soit une réduction d'environ 8 000 unités enregistrées en 2001. Bien que la plupart des véhicules ont été expédiés vers des marchés aux États-Unis, plus de 30 600 véhicules ont été exportés vers plus d'une douzaine d'autres pays en 2002.

Selon des données préliminaires, le Canada a été une fois de plus un exportateur net de véhicules « japonais » en 2002, alors que les exportations ont devancé les importations d'environ 127 000 unités. Les exportations ont dépassé les importations tous les ans depuis 1993. Au cours des 10 dernières années, plus de 1,5 million de véhicules supplémentaires ont été expédiés hors du Canada qu'ils n'en ont été importés en provenance du Japon, des États-Unis et du Mexique ensemble.

Les importations de véhicules en 2002

Au cours de 2002, les expéditions de véhicules de « marque japonaise » en provenance de tous les pays ont augmenté en réponse à une forte demande du marché. Les importations de véhicules ont été en hausse de 15,4 % en général pour se chiffrer à 361 674 unités, incluant 234 661 unités du Japon, soit une augmentation année après année de 24,3 % et 127 013 véhicules ramenés des usines américaines et mexicaines. Cela représente une hausse de 1,9 % par rapport à l'année précédente.

Gagnants des prix de l'AJAC, 2003



Nissan 350Z : Automobile de l'année, meilleur nouveau modèle, automobile sport/de performance



Berline Honda Accord : automobile familiale



Nissan Murano : camion de l'année, VUS (inférieur à 45 000 \$)



Mazda Speed Protégé : meilleure nouvelle berline sport/coupé (inférieure à 35 000 \$)



Mitsubishi Lancer ES : automobile économique

Prix de l'automobile de l'année 2003 de l'AJAC

Nissan Canada s'est mérité un nombre sans précédent de cinq Prix de l'automobile de l'année 2003 décernés par l'AJAC (l'Association des journalistes automobiles du Canada), dont la meilleure automobile et le meilleur camion de l'année, qui ont récemment été annoncés lors de l'avant-première du Salon canadien de l'auto international à Toronto. L'automobile sport Nissan 350Z a remporté trois Prix de l'AJAC. Honda, Mazda et Mitsubishi se sont également méritées des prix pour les modèles 2003 annoncés en novembre 2002.

Les Prix de l'AJAC sont déterminés par les journalistes automobiles de l'AJAC suite à des tests s'échelonnant sur quatre jours visant à comparer les nouveaux ou substantiellement nouveaux véhicules de l'année de fabrication 2003 au parc Shannonville Motorsport à Belleville en Ontario. Ce ne sont pas tous les membres de la JAMA qui ont décidé de participer aux Prix de l'AJAC.

Le Canada harmonisera les nouveaux règlements des émissions de véhicules avec les États-Unis en 2004

Les nouveaux règlements canadiens exigeant que les véhicules routiers et les moteurs se conforment à la prochaine génération de normes plus strictes sur les émissions polluantes ont été publiés.

Suite à des consultations approfondies, les normes d'émission pour les véhicules routiers et leurs moteurs ont été publiées dans la Gazette du Canada, partie II le 1^{er} janvier dernier. Ces règlements introduisent des normes d'émission plus strictes pour les véhicules et moteurs de 2004 et de modèle ultérieurs à compter du 1^{er} janvier 2004. Cette mesure entraînera une réduction progressive des émissions polluantes annuelles qui forment un smog, alors que ces véhicules plus propres font leur apparition dans les parcs automobiles canadiens.

« Les véhicules représentent une source majeure des polluants de l'air qui contribuent à la formation du smog », a déclaré l'Honorable David Anderson, ministre de l'Environnement. « Ces nouveaux règlements stricts en vertu de la Loi sur la protection de l'environnement réduisent le niveau des émissions formant le smog des nouveaux véhicules routiers jusqu'à concurrence de 95 % relativement aux limites actuelles. »

On estime qu'en 2020, les règlements contribueront aux réductions suivantes des émissions du parc de véhicules routiers au Canada : les oxydes d'azote (-73 %), les particules (-64 %), le monoxyde de carbone (-23 %) et les composés organiques volatils (-14 %). Cette mesure entraînera également la réduction des émissions de plusieurs polluants, qui ont été déclarés « toxiques » en vertu de CEPTA 1999, tels que le benzène et l'acétaldéhyde.

Les normes d'émission pour les véhicules routiers et leurs moteurs sont un complément aux initiatives de réglementation précédemment annoncées visant à réduire considérablement le contenu en soufre dans l'essence et le diesel, et qui font également partie du programme d'assainissement de l'air du gouvernement.

Les règlements établissent des normes techniques pour les véhicules et les moteurs et concernent les émissions de gaz d'échappement, d'évaporation de carburant et de carter, les systèmes de diagnostic à bord et d'autres spécifications relatives aux systèmes de contrôle des émissions. Les normes techniques correspondant aux

normes américaines de l'EPA sont incorporées par renvoi du Code américain des règlements fédéraux, afin d'assurer que les normes sont identiques dans les deux pays.

Les règlements visent à assurer que les véhicules routiers et leurs moteurs de 2004 et de modèles ultérieurs faisant leur entrée dans le marché canadien à compter du 1^{er} janvier 2004 devront progressivement satisfaire à des normes d'émissions des gaz d'échappement plus strictes. Les échéanciers d'application progressive varient selon la classe de véhicules et ils englobent : les normes mises à jour pour les véhicules légers, les camionnettes, les motocyclettes et les véhicules intermédiaires qui seront mis en opération graduelle pour les années de fabrication de 2004 à 2009; et une approche à deux phases pour les nouvelles normes d'émission relatives aux moteurs de poids lourd : phase 1 (2004 à 2006) et phase 2 (2007 à 2010).

Les règlements établissent également une marque unique en ce qui concerne les émissions à l'échelle nationale. Les constructeurs de véhicules devront apposer cette marque sur les nouveaux véhicules et moteurs fabriqués au Canada, afin de fournir l'assurance que de tels produits sont conformes aux normes établies dans les règlements. D'autre part, les véhicules et moteurs importés doivent se conformer aux normes; cette conformité est une condition pour leur importation au Canada.

Classes des véhicules et moteurs couvertes par les règlements

Les règlements précisent des classes de véhicules routiers et de moteurs et sont assujettis aux exigences en matière d'émissions harmonisées aux règlements américains de l'EPA correspondants. Deux nouvelles classes sont ajoutées. La classe des « véhicules intermédiaires » est conçue pour soumettre les véhicules à passagers plus lourds, tels que les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport, aux mêmes normes d'émission que les automobiles et d'autres camionnettes. De la même façon, la classe des « véhicules lourds complets » est une nouvelle sous-classe de véhicules lourds (par exemple, les grosses fourgonnettes utilitaires) qui sera assujettie aux normes et aux procédures de test similaires à celles des véhicules légers.

En vertu des règlements, les moteurs de grosse cylindrée seront directement réglementés pour la première fois. En vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, ces moteurs n'étaient réglementés que lorsqu'ils étaient installés dans des véhicules lourds.

Amino Corporation mettra sur pied une usine de formation de fluide en Ontario

Le premier centre de fabrication en Amérique du Nord d'Amino Corporation ouvrira ses portes à St-Thomas en Ontario en 2004. Ayant récemment fait l'achat d'un édifice moderne de 30 000 pieds carrés à St-Thomas, le total des investissements d'Amino, incluant le terrain, l'édifice et l'équipement, est évalué entre 10 et 12 millions de \$.

« St-Thomas est une communauté grandissante et elle peut offrir beaucoup aux fabricants d'aujourd'hui », a déclaré le président d'Amino, Hiroyuki Amino. « Nous avons choisi St-Thomas après avoir examiné la compétitivité des prix de la ville, la qualité de la main-d'œuvre locale et la proximité aux clients. Nous sommes assurés d'avoir fait le meilleur choix possible pour notre première usine nord-américaine en nous arrêtant à St-Thomas. »

L'usine de St-Thomas utilisera l'expertise perfectionnée d'Amino au niveau de la technologie de formation de fluide (hydroformage)

■ Voir *Amino Corporation...* suite à la page 6

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



La Nouvelle Année 2003 – mauvaise année pour l'économie, mais excellente pour l'écologie

L'économie japonaise continue de souffrir de la déflation, des dépenses des ménages en baisse, des investissements négatifs et d'une croissance économique stagnante. C'est une période économiquement pauvre au Japon et le marché de l'automobile n'y échappe pas. Les statistiques le prouvent bien. Les ventes des véhicules japonais sont restées au même niveau depuis 1998 et oscille sous les 6 millions d'unités comparative-ment aux sommets de 7,8 millions d'unité enregistrés en 1990.

Les ventes d'automobiles ont augmenté de 3,3 pour cent au cours des neuf premiers mois de 2002, mais les ventes de camions ont chuté de 17 pour cent, laissant l'ensemble des ventes dans un territoire négatif. Les perspectives pour 2003 indiquent que les ventes de véhicules continueront de rester ternes. Il n'y a peu d'optimisme pour une reprise importante. Néanmoins, il y a un autre côté de la médaille. Bien qu'une reprise dans les ventes d'automobiles semble prématurée, le rythme du développement technologique est sur une belle lancée. Le grand élan accroît rapidement la sensibilisation de l'environnement au Japon augmentant les normes environnementales et un engagement primordial de la part des constructeurs d'automobiles pour élaborer une technologie « verte » (écologique) afin de répondre aux besoins de la société et du consommateur.

Notamment, les constructeurs de véhicules japonais avancent avec dynamisme pour introduire dans le marché des véhicules hybrides. Ces véhicules allient le moteur à combustion traditionnel à la technologie électrique. Leurs niveaux d'émissions nocives sont faibles et leurs niveaux d'économie de carburant sont élevés et dépassent souvent les 60 milles au gallon. Par exemple : Toyota a vendu plus de 120 000 véhicules hybrides depuis l'introduction de sa Prius et prévoit en vendre 300 000 par année d'ici 2005. Honda vend avec dynamisme ses deux automobiles hybrides, soit Civic et Insight. De plus, les deux constructeurs ont récemment distribué leurs premiers véhicules à pile à combustible au Japon et en Californie. Les fabricants de camions et d'autobus adoptent également la technologie écologique (« verte »), tel que démontré par la grande variété de véhicules hybrides, à pile à combustible et au gaz naturel présentés lors du Salon de l'auto de Tokyo pour véhicules commerciaux de cette année. Entre-temps, les constructeurs présentent une variété de nouvelles automobiles plus petites en réponse à un changement brusque de la demande pour de plus petits véhicules. Ce changement découle de l'économie stagnante et d'une sensibilisation accrue de la part des consommateurs envers des priorités environnementales au niveau de leurs achats d'automobile. En 1996, comme exemple, 21 pour cent du marché de l'automobile se composait d'automobiles dont la capacité du moteur était supérieure à 2000 cc. Cette part a constamment chuté et, au cours des neuf premiers mois de 2002, elle s'est réduite d'un autre 17,3 pour cent en 2001 pour se chiffrer finalement à 15,1 pour cent.

L'avenir

L'année 2003 débute sur un degré élevé d'incertitude. Tout en haut de la liste des incertitudes, on retrouve une économie mondiale léthargique, une recrudescence du terrorisme, des conflits au Moyen-Orient et une guerre possible avec l'Irak. Dans ce contexte,

les constructeurs d'automobiles à l'échelle planétaire sont confrontés à des défis particuliers, dont des marchés automobiles faibles ou faiblissant, une concurrence intensifiée et une demande en changement. Par contre, le succès dans le secteur actuel ne se mesure pas que par les ventes seulement. Il faut plutôt l'évaluer par le développement de la technologie qui offrira au consommateur un véhicule ayant la norme la plus élevée de performance, de durabilité, de sécurité, d'économie d'essence et de protection environnementale. Dans ce sens, cette nouvelle année pourrait être difficile, mais une véritable performance pour l'avenir sera évaluée par le développement et l'introduction des nouvelles technologies écologiques, dites « vertes ».

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

■ Suite de la page 5... Amino Corporation

pour produire des panneaux de carrosserie automobile pour des véhicules spécialisés et des véhicules-créneaux. L'usine de St-Thomas procurera également les ventes et le service en Amérique du Nord pour Amino Japan. Au début, deux ou trois presses, l'équipement de transfert et d'autre machinerie seront installés à l'usine.

On s'attend à embaucher initialement environ 20 personnes, incluant le personnel de la production et de l'ingénierie. L'installation devrait ouvrir au début de 2004 et la production devrait débuter en avril 2004. Amino Corporation prévoit agrandir l'usine au cours des quatre prochaines années, afin d'augmenter la capacité de production au fur et à mesure que se développent les affaires.

Fondée en 1930, le siège social de Amino Corporation se situe à Fujinomiya au Japon et compte plus de soixante-dix ans d'expérience dans le secteur du formage des métaux. Amino Corporation est considérée comme un pionnier de l'industrie et possède plus de 200 brevets enregistrés dans le domaine de la plasticité et de la technologie des presses.

Aperçu de la fin d'année du secteur des véhicules automobiles au Japon

Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon		
Automobiles particulières, camions, autobus	TOTAL	
PRODUCTION ¹	Jan-Déc 2002	10 257 690
	Jan-Déc 2001	9 777 191
	Changement %	4,9
EXPORTATIONS ²	Jan-Déc 2002	4 698 726
	Jan-Déc 2001	4 166 089
	Changement %	12,8
VENTES/ ENREGISTREMENTS ³	Jan-Déc 2002	5 792 093
	Jan-Déc 2001	5 906 471
	Changement %	- 1,9
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS ^{4*}	Jan-Déc 2002	277 065
	Jan-Déc 2001	275 279
	Changement %	0,6

* (incluant les modèles construits par les fabricants d'automobiles japonais outre-mer)

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