

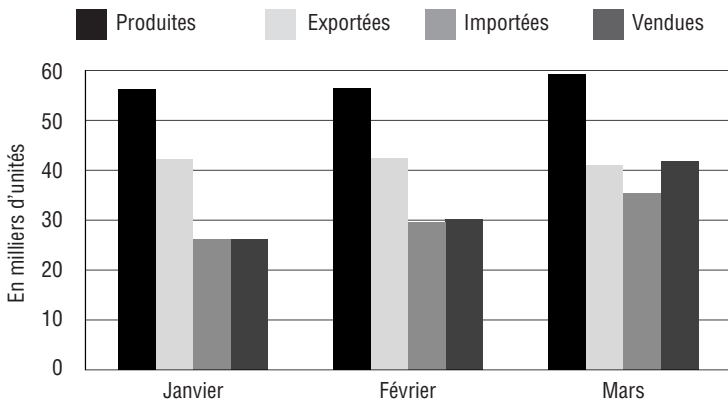


# AUTO QUARTERLY

Printemps  
2003  
www.jama.ca

NEWSLETTER OF THE JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION OF CANADA

## Statistiques automobiles vitales – 1<sup>er</sup> tr. 2003



## Croissance modérée des ventes et de la production au cours du premier trimestre de 2003

Chez les constructeurs d'automobiles japonaises, au cours du premier trimestre de 2003, la production et les ventes ont poursuivi leur croissance bien qu'à un rythme plus modéré. À la fin de mars, les ventes de véhicules utilitaires légers avaient augmenté de 6,4 % pour atteindre les 101 726 unités. Alors que les automobiles connaissent une hausse de 6,1 %, les camions légers, quant à eux, progressaient de 7,1 % au cours de la même période de 2002. Parmi les compagnies-membres, Toyota, Nissan et Suzuki marquaient des points, alors que les ventes de Honda, Subaru et Mazda fondaient légèrement par rapport au premier trimestre de l'année dernière.

Au cours de la même période, dans la foulée des solides ventes enregistrées en 2002, l'ensemble du marché canadien a semblé marquer une pause. À la fin de mars, les ventes de véhicules légers avaient chuté de 4,9 % à 342 963 unités, en grande partie à cause d'un affaissement en janvier, à la suite d'une période prolongée de températures polaires et de temps neigeux, qui auront tenu les consommateurs loin des halls d'exposition. Au cours des trois premiers mois, les ventes de voitures montraient une baisse de 3,2 %, alors que les camionnettes reculaient de 6,8 %. Malgré la généralisation des régimes d'incitation, la quasi-totalité des analystes s'accordent pour dire que les ventes réalisées en 2003 seront inférieures au niveau record enregistré en 2002. De plus, les taux d'intérêt sont en hausse et le dollar canadien a repris de la vigueur par rapport à la devise américaine.

• Voir *Croissance modérée des ventes...* suite à la page 2

## Investissement de Honda au Canada

Le 5 mars 2003 – Panel commercial au sujet du Canada, Congrès SAE 2003, Détroit (Michigan) - par Jim Miller, premier vice-président, affaires de l'entreprise, Honda Canada



Si quelqu'un s'était attardé au contenu des médias au Canada, il y a fort à parier que cette personne aurait imaginé que l'industrie automobile canadienne nageait en plein marasme. Ceci étant, il y aurait lieu de se demander ce qui pourrait pousser cette personne à vouloir investir au Canada?

Toute la controverse médiatique, entretenue au sujet de l'état de l'industrie automobile canadienne, tourne autour des facteurs qui favorisent ou défavorisent la mise en place de formules incitatives en faveur d'investissements en installations nouvelles dans le secteur automobile, ainsi qu'à la définition de ce qui constitue une mesure d'encouragement. Cela signifie-t-il que l'industrie automobile traverse une crise ?

Les consommateurs canadiens comptent pour environ 8 % de la totalité du potentiel de vente automobile nord-américain, soit de 1,6 à 1,9 million d'unités. Sur le plan de la production, on y retrouve en moyenne près de 16 % des capacités totales de l'Amérique du Nord. Pour ce qui est d'un constructeur d'automobiles, la production canadienne représente plus de 20 % de sa capacité nord-américaine et, dans un autre cas, ce pourcentage atteint 30 %. L'an dernier, la production canadienne tournait autour d'un peu moins de 2,6 millions d'unités par rapport à une production nord-américaine totale de 14,6 millions d'unités.

Au Canada, en matière de ventes, les quatre dernières années ont livré des résultats sans précédent et il en est allé de même de la production avec des chiffres remarquables. S'agit-il là d'une industrie en plein marasme? Personne ne devrait se surprendre du

• Voir *Honda investit au Canada...* suite à la page 3

### DANS CE NUMÉRO

Croissance modérée des ventes et de la production au cours du premier trimestre de 2003 .....	1, 2
Séminaire au Congrès SAE 2003 : Jim Miller, premier VP, Honda Canada ..	1, 3
L'excédent commercial auto du Canada chute à 11,5 milliards en 2002 ..	3-4
L'Ontario annonce des mesures de soutien de l'ordre de 625 millions \$ ..	4-5
En 2002, le prix moyen d'un véhicule a dépassé la barre des 30 000 \$ ..	5
HiSan Canada ouvre une nouvelle usine en Ontario .....	6
Réforme de la fiscalité auto au Japon – Commentaire de William C. Duncan ..	6

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

Constructeur	Jan-Mars 2003			Jan-Mars 2002			Changement %		
	AUTOS	CAMIONS	TOTAL	AUTOS	CAMIONS	TOTAL	AUTOS	CAMIONS	TOTAL
<b>HONDA</b>	23 321	9 252	32 573	24 038	9 463	33 501	-3,0	-2,2	-2,8
Const. A.N.	21 584	5 318	26 902	22 278	4 649	26 927	-3,1	14,4	-0,1
Const. Japon	1 737	3 934	5 671	1 760	4 814	6 574	-1,3	-18,3	-13,7
<b>TOYOTA</b>	24 026	8 404	32 430	22 084	7 688	29 772	8,8	9,3	8,9
Const. A.N.	12 610	3 315	15 925	11 541	3 197	14 738	9,3	3,7	8,1
Const. Japon	11 416	5 089	16 505	10 543	4 491	15 034	8,3	13,3	9,8
<b>MAZDA</b>	9 488	3 464	12 952	10 314	3 293	13 607	-8,0	5,2	-4,8
Const. A.N.	1 170	1 745	2 915	298	2 014	2 312	292,6	-13,4	26,1
Const. Japon	8 318	1 719	10 037	10 016	1 279	11 295	-17,0	34,4	-11,1
<b>NISSAN</b>	10 217	4 613	14 830	9 500	3 606	13 106	7,5	27,9	13,2
Const. A.N.	7 267	1 098	8 365	7 544	1 357	8 901	-3,7	-19,1	-6,0
Const. Japon	2 950	3 515	6 465	1 956	2 249	4 205	50,8	56,3	53,7
<b>SUZUKI</b>	1 344	680	2 024	826	1 031	1 857	62,7	-34,0	9,0
Const. A.N.	0	133	133	0	274	274	0,0	-51,5	-51,5
Const. Japon	1 344	547	1 891	826	757	1 583	62,7	-27,7	19,5
<b>SUBARU</b>	2 259	913	3 172	2 861	729	3 590	-21,0	25,2	-11,6
Const. A.N.	1 296	61	1 357	1 525	0	1 525	-15,0	0,0	-11,0
Const. Japon	963	852	1 815	1 336	729	2 065	-27,9	16,9	-12,1
<b>ISUZU</b>	0	7	7	0	195	195	0,0	-96,4	-96,4
Const. A.N.	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Const. Japon	0	7	7	0	195	195	0,0	-96,4	-96,4
<b>MITSUBISHI</b>	3 231	507	3 738	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Const. A.N.	1 240	0	1 240	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Const. Japon	1 991	507	2 498	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAL</b>	73 886	27 840	101 726	69 623	26 005	95 628	6,1	7,1	6,4
Const. A.N.	45 167	11 670	56 837	43 186	11 491	54 677	4,6	1,6	4,0
Const. Japon	28 719	16 170	44 889	26 437	14 514	40 951	8,6	11,4	9,6

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

Source: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

### Production de véhicules automobiles au Canada

	Jan-Mars 2003	Jan-Mars 2002	Changement %
<b>HONDA (HCM)</b>	105 775	94 528	11,9
<b>TOYOTA (TMMC)</b>	52 047	46 921	10,9
<b>CAMI</b>	13 942	13 991	-0,4
<b>TOTAL</b>	<b>171 764</b>	<b>155 440</b>	<b>10,5</b>

Source: JAMA Canada

### Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Jan-Mars 2003	Jan-Mars 2002	Changement %
<b>HONDA (HCM)</b>	83 414	70 238	18,8
<b>TOYOTA (TMMC)</b>	29 444	35 528	-17,1
<b>CAMI</b>	12 573	11 597	8,4
<b>TOTAL</b>	<b>125 431</b>	<b>117 363</b>	<b>6,9</b>

Source: JAMA Canada

### Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Jan-Mars 2003	Jan-Mars 2002	Changement %
<b>JAPON</b>	57 040	62 007	-8,0
<b>É.-U./MEXIQUE</b>	33 967	27 681	22,7
<b>TOTAL</b>	<b>91 007</b>	<b>89 688</b>	<b>1,5</b>

Source: JAMA, JAMA Canada

#### • Suite de la page 1...Croissance modérée des ventes

Au cours du premier trimestre, au Canada, la production des trois usines japonaises associées de montage de véhicules s'est accrue de 10,5 % pour atteindre plus de 171 700 unités, tandis que les exportations de véhicules finis en provenance de ces mêmes usines grimpaient de 6,9 % par rapport à l'année écoulée. Alors que Honda et Toyota (TMMC) marquaient des points au niveau de la production, seuls CAMI et Honda (HCM) affichaient des hausses en matière d'exportations. Misant sur la vigueur soutenue du marché au Canada, TMMC allouait une portion accrue de sa production à celui-ci. En conséquence, pour le premier trimestre de 2003, les exportations de TMMC ont chuté de 17,1 %.

Dans le cas des véhicules importés, les importations globales ont connu une légère hausse de 1,5 % durant le premier trimestre. Alors que les arrivages de véhicules provenant d'usines américaines et mexicaines bondissaient de 22,7 % à presque 34 000 unités, les importations de voitures de fabrication japonaise chutaient de 8 % à 57 000 unités durant les trois premiers mois de 2003.

fait que dans cette industrie, tout comme dans n'importe quelle autre, il y aura toujours des gagnants et des perdants.

Il y a ceux qui affirment qu'un dollar canadien faible, une assurance-maladie gouvernementale, une main-d'œuvre instruite, concurrentielle et ayant du cœur, de même qu'une structure fiscale compétitive pour les entreprises, ne constituent plus des avantages concurrentiels suffisants.

Je vous confierais que lorsque vous ajoutez à tout cela les facteurs humains et la qualité de vie, l'analyse de rentabilisation relative à un investissement au Canada se présente sous des auspices très favorables.

Mais, avant tout, il faut tout d'abord qu'existe un motif impérieux d'investir au Canada. Dans le cas qui nous préoccupe, la philosophie qui prévaut à l'investissement dans les pays où nous sommes commercialement actifs prévoit, entre autres choses, de redonner à la collectivité une portion de ce qu'elle nous a consenti et d'entretenir des rapports étroits avec notre clientèle. Dans le cas de Honda, cela signifiait d'investir, par nos propres moyens, afin d'atteindre objectifs commerciaux et philosophiques.

Il s'agit d'une philosophie qui interpelle ceux qui croient au principe « petit deviendra grand », à savoir le fait d'atterrir tout en douceur dans un marché et d'y fidéliser progressivement une clientèle. Une fois notre clientèle bien établie, des investissements sont consentis et nous poursuivons notre croissance à partir de ces cohortes de clients en constante progression. Nous appelons ce processus la « globalisation », ce qui signifie adopter une approche globale tout en l'axant à une échelle locale.

Nous avons entrepris nos activités de fabrication au Canada en 1986 en investissant modestement dans des installations de faible envergure qui, en 1987, ont permis la production de 15 685 unités. De nos jours, nos usines jumelles possèdent une capacité de 390 000 unités et, à l'aide de 4 300 associé(e)s, nous y produisons cinq différents modèles. En outre, nous disposons de 46 fournisseurs canadiens de pièces qui répondent à nos besoins courants. Il faut également souligner que Honda Canada a été choisi comme « usine-mère », ou usine pilote, lorsque Honda a entrepris de se lancer dans la fabrication de véhicules utilitaires légers. Il s'agit là d'un solide vote de confiance à l'endroit des aptitudes de nos associé(e)s et de la main-d'œuvre canadienne.

En tant que compagnie d'envergure mondiale, Honda a partagé le monde en six régions autonomes, afin de satisfaire les besoins locaux de celles-ci. Cela signifie qu'il nous faut conserver des rapports étroits avec nos clients et leur fournir des produits qui répondent aux exigences de leur marché respectif. Dans les diverses régions, les produits ne sont pas nécessairement les mêmes, mais ils sont tous apparentés à la famille mondiale de Honda. Ainsi, nos installations de production au Canada, en tant que constituante de Honda mondial, exportent des produits vers le Japon et vers dix autres pays à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Mais cela fonctionne aussi dans le sens inverse, en ce sens que nous sommes en mesure d'importer des produits d'autres régions dont nous croyons qu'ils conviennent à nos clients. Cela signifie aussi, à titre d'acteur de la région nord-américaine, qu'environ 50 % de nos ventes totales au Canada sont originaires de notre usine d'Alliston, alors que 82 pour cent des

véhicules vendus au Canada ont été fabriqués en Amérique du Nord. Notre atout consiste à tirer profit de la souplesse offerte à la fois par une capacité de localisation de la fabrication et des sources mondiales d'approvisionnement en pièces.

Cette souplesse nous a permis de grandir au Canada, non seulement en tant qu'entreprise manufacturière mais également en tant que compagnie vendeuse. En 1986, lorsque nous avons amorcé la production, nous vendions 60 000 unités par an. Aujourd'hui, chaque année, nous en vendons 165 000.

Le Canada se prête-t-il bien aux investissements? Nous aimons bien croire que oui car nous sommes l'entreprise dont, comme j'en ai fait mention tantôt, 30 % de toute la capacité nord-américaine de production se situe au Canada.

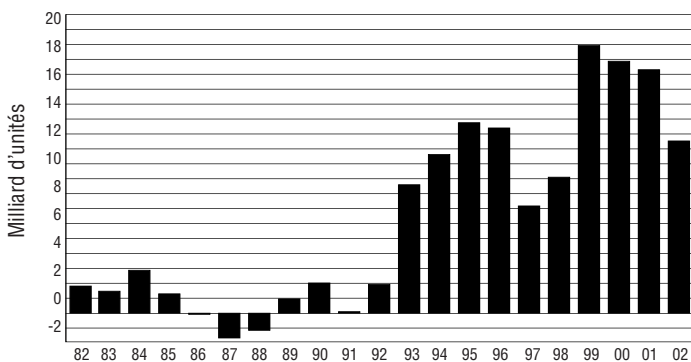
Le Canada est-il ouvert aux investissements? Aucun doute à cet égard. Une aide gouvernementale est offerte pour composer avec les chinoïseries administratives courantes. Cela englobe des mesures, afin d'aider les fournisseurs à s'installer au Canada. Avez-vous besoin d'un meilleur accès routier? Aucun problème. Nécessitez-vous un meilleur approvisionnement en eau ou une plus grande capacité de traitement des eaux usées? Voilà, c'est fait. Vous avez besoin d'aide en matière de recrutement ou de formation? Le gouvernement sera ravi de vous aider. On se doit également de prendre note que le Canada, tant à l'échelle fédérale que provinciale, possède l'un des programmes de stimulants fiscaux pour la recherche et le développement les plus intéressants parmi ceux qui sont offerts à l'industrie automobile.

Ceci étant dit, nous n'entendons pas pour autant laisser supposer qu'il s'agit là du meilleur des mondes, mais bien plutôt d'une situation où l'on trouve réponse aux attentes. Dans toute industrie, il y aura toujours des enjeux qui surgiront ou des règlements auxquels il faudra se conformer, mais le Canada offre un environnement propice à la discussion et à la négociation. Il se peut bien que cela ne débouche pas toujours sur une situation instantanément satisfaisante mais, en règle générale, on trouvera un point d'équilibre qui devrait pouvoir satisfaire à la fois les besoins de l'investisseur et ceux du gouvernement canadien.

## **L'excédent commercial automobile du Canada chute à 11,5 milliards en 2002**

Globalement, en 2002, l'excédent commercial automobile du Canada a diminué, passant de 16,4 milliards de \$ au cours de l'année antérieure à 11,5 milliards de \$, une chute de presque 30 %. Alors que tant la valeur des exportations que celle des importations surclassaient les chiffres de 2001, les importations de véhicules assemblés et de pièces automobiles grimpaient de 12,2 % à 81,4 milliards de \$, pendant que la hausse des exportations se limitait à 4,5 % pour atteindre 92,9 milliards de \$. Quant aux véhicules finis, l'excédent commercial atteint 29,6 milliards de \$, en baisse de 13 % en 2002, alors que le déficit pour les pièces automobiles s'est creusé de 2,5 % à 18,1 milliards de \$.

### Balance du commerce de l'automobile du Canada de 1982 à 2003



En 2002, au niveau du commerce avec les États-Unis, la valeur des exportations automobiles était en hausse de 4,5 % à 90,6 milliards de \$, alors que les importations, en hausse de 11,3 %, se chiffraient à 63,7 milliards de \$. L'excédent commercial canadien en matière de véhicules assemblés a fondu de 6 % à 41 milliards de \$, duquel il faut retrancher un déficit inchangé au niveau des pièces automobiles de 14,2 milliards de \$, ce qui donne lieu à un excédent global de 26,8 milliards de \$, en baisse de 8,6 % par rapport aux 29,4 milliards de \$ de 2001.

### Commerce canadien des produits automobiles – Tous les pays (en millions de \$ canadiens)

	2002	2001	2002/2001
<b>I. Exportations canadiennes</b>			
Automobiles	49 910	48 752	2,4 %
Camions	15 641	14 968	4,5 %
Autres véhicules	2 067	2 150	-3,8 %
Véhicules assemblés	67 618	65 870	2,7 %
Moteurs et pièces de moteur	5 438	5 198	4,6 %
Pièces et accessoires	19 905	17 904	11,2 %
Toutes les pièces de véhicules automobiles	25 343	23 102	9,7 %
Toutes les exportations automobiles	92 962	88 971	4,5 %
<b>II. Importations canadiennes</b>			
Automobiles	26 264	22 228	18,2 %
Camions	8 959	6 951	28,9 %
Autres véhicules	2 770	2 647	4,7 %
Véhicules assemblés	37 993	31 825	19,4 %
Moteurs	7 122	7 206	-1,2 %
Moteurs et pièces de moteur	2 762	2 570	7,5 %
Pièces et accessoires	33 550	30 979	8,3 %
Toutes les pièces de véhicules automobiles	43 435	40 754	6,6 %
Toutes les importations automobiles	81 428	72 579	12,2 %
<b>III. Soldes</b>			
Automobiles	23 646	26 524	-10,9 %
Camions	6 682	8 017	-16,6 %
Autres véhicules	(703)	(497)	41,5 %
Véhicules assemblés	29 625	34 045	-13,0 %
Moteurs et pièces de moteur	(4 446)	(4 578)	-2,9 %
Pièces et accessoires	(13 645)	(13 074)	4,4 %
Toutes les pièces de véhicules automobiles	(18 092)	(17 653)	2,5 %
Toutes les exportations automobiles	11 534	16 392	-29,6 %

Source: DesRosiers Automotive Consultants Inc., et Statistique Canada

En ce qui a trait au commerce avec le Japon, une solide demande au Canada a suscité un accroissement de 22,7 % de la valeur des importations automobiles. Alors que les expéditions de pièces automobiles demeuraient quasiment au même niveau, celles des véhicules finis grimpaient de 30,3 % à 5,1 milliards de \$. D'autre part, les exportations de pièces automobiles du Canada vers le Japon ont connu une hausse fulgurante de 224,5 % à 67 millions de \$ en comparaison avec 2001, malgré le fait que celles des véhicules assemblés aient chuté de 21,4 % à 102 millions de \$. En 2002, le déficit global dégagé au niveau du commerce automobile avec le Japon s'est chiffré à 6,4 milliards de \$, en hausse de 23 % par rapport à l'année antérieure.

Le commerce automobile avec l'ensemble des autres pays s'est accru, tant en ce qui a trait aux exportations qu'aux importations, avec des hausses respectives de 3,2 % et 11,9 %. Les exportations se sont principalement envolées à cause d'une augmentation de 27 % de la valeur des expéditions de véhicules finis, alors que les importations de véhicules et de pièces ont connu respectivement des hausses de 11,2 % et de 13,1 %. En 2002, le déficit global du commerce automobile avec tous les autres pays a grimpé de 14,4 % pour atteindre 8,9 milliards de \$.

### L'Ontario annonce des mesures de soutien à la R. et D. de l'ordre de 625 millions

Récemment, le Premier ministre de l'Ontario a annoncé une augmentation de l'ordre de 625 millions de \$ de l'enveloppe des investissements consentis en recherche et développement et ce, tout particulièrement en ce qui concerne l'industrie automobile provinciale. Ce geste est largement perçu comme une tentative de la part du gouvernement d'attirer de nouveaux investissements en Ontario, en particulier de la part de DaimlerChrysler et de Ford, ces deux entreprises ayant effectué des démarches auprès des instances provinciales et fédérales, afin d'obtenir une aide financière en prévision de l'ouverture éventuelle de nouvelles installations d'assemblage situées respectivement à Windsor et à Oakville.

Cette annonce a été formulée à l'usine d'Oshawa de General Motors, qui avait pour but de donner suite aux recommandations mises de l'avant par le Canadian Automotive Partnership Council (CAPC), concerne l'octroi d'un soutien gouvernemental dans un climat de concurrence féroce en matière d'investissements, nouveaux et renouvelés, dans l'industrie canadienne de l'automobile. Certains commentateurs politiques ont aussi qualifié l'annonce d'« électoralement astucieuse » étant donné, qu'au printemps, on prévoit que l'électorat ontarien sera convoqué aux urnes.

« Notre gouvernement a souscrit l'engagement de faire en sorte que l'économie ontarienne demeure compétitive, ce qui signifie d'instaurer un climat économique susceptible d'attirer les investissements et de créer des emplois », a affirmé le Premier ministre Ernie Eves. « La nouvelle initiative mettra l'accent sur les investissements d'envergure qui créent des emplois de grande valeur et qui misent sur l'innovation, la recherche et le développement ».

• Suite de la page 4... Soutien de 625 millions de \$

Au niveau des critères, seront pris en compte l'ampleur de l'investissement, la création d'une nouvelle capacité, l'introduction de nouvelles technologies, la mise en place au sein de la province d'activités stratégiques ou la résolution de problèmes de cet ordre et l'instauration d'une capacité en matière de recherche et de commercialisation.

Les programmes existants dans ces trois domaines cruciaux seront élargis et améliorés dans le but d'englober le secteur automobile sur une période de cinq ans; cependant, comme les fonds ne seront pas tous dédiés exclusivement à l'industrie automobile, l'ampleur de la portion de cette enveloppe de 625 millions de \$ allouée à des programmes visant l'industrie automobile n'est pas encore définie avec précision.

1. Une somme de 500 millions de \$ sera investie afin d'alimenter le Fond ontarien d'encouragement à la recherche - développement. Ce financement accru devrait permettre le soutien d'activités innovatrices mises en branle dans l'industrie automobile et l'accélération de la commercialisation de produits de deuxième génération.

Dans le passé, le secteur automobile se voyait interdire toute accès au Fonds d'encouragement. Il n'est pas possible de préciser quelle est la proportion de ces 625 millions de \$ qui, au bout du compte, contribuera à soutenir les activités de R. et D. du secteur automobile.

2. Une somme de 125 millions de dollars sera investie pour améliorer les programmes existants qui contribuent, en matière de formation, à l'acquisition d'aptitudes jugées essentielles dans un secteur donné. L'accent portera sur la création des compétences stratégique nécessaires à l'avènement d'une compétitivité accrue, l'augmentation de l'adéquation entre la formation dispensée par les établissements ontariens de formation et les besoins de pointe du domaine manufacturier et l'élargissement des possibilités d'apprentissage des nouvelles aptitudes requises dans le cadre de la mise en place et de l'utilisation de technologies de pointe dans le secteur manufacturier.

3. Le gouvernement continuera d'améliorer les infrastructures publiques en modernisant et en agrandissant les installations existantes. Aucun détail n'était disponible sur la nature des nouvelles activités d'infrastructure visées et aucune prévision en matière de financement n'a été fournie.

Dans le cadre de cette nouvelle initiative de financement dans le domaine de l'automobile, le Premier ministre a aussi interpellé le gouvernement fédéral et l'a mis au défi d'égaliser le niveau de l'enveloppe budgétaire offert par la province, ce qui permettrait la création d'un fonds de soutien de l'industrie automobile de 1,250 milliard de \$ souscrit par les deux niveaux de gouvernement. Les représentants de l'industrie automobile n'ont pas tardé à affirmer que la stratégie ontarienne ne constituait qu'un volet de cette opération, et que le gouvernement fédéral se devait également d'apporter à l'industrie automobile un soutien financier du même ordre. Jusqu'à maintenant, aucun signe n'a été envoyé par le gouvernement fédéral à l'effet qu'il planifie de poser des gestes se situant dans la foulée des recommandations du CAPC. Toutefois, en février, le ministre des Finances a annoncé que, dans le cadre du budget fédéral, la taxe sur le capital des sociétés serait éliminée au cours d'une période de cinq ans. Dans le récent budget ontarien, il était proposé d'égaliser l'initiative fédérale visant, en 2008, à ce que soit éliminée la

taxe sur le capital en Ontario au même moment où il en serait de même pour la taxe fédérale sur le capital.

## En 2002, le prix moyen d'un véhicule au Canada a dépassé la barre des 30 000 \$

Selon des statistiques récentes, l'année dernière, pour la première fois, le prix moyen d'un véhicule acheté au Canada a grimpé de 790 \$ pour atteindre un montant de plus de 30 000 \$. La hausse à 30 131 \$ du prix de vente moyen, excluant les taxes, des voitures et des camions représente, par rapport à 2001, une augmentation de 2,7 % selon des données rendues publiques par Desrosiers Automotive Consultants (DAC).

En 2002, cet accroissement a dépassé le taux annuel moyen d'inflation au Canada se chiffrant à 2,2 %. Les analystes soutiennent que l'augmentation reflète en partie la préférence démontrée par les consommateurs pour des modèles plus volumineux et plus dispendieux. En se fondant sur des données de Statistique Canada, Dennis Desrosiers, président de DAC, a confié que le prix d'achat moyen des camions, y compris les minis-fourgonnettes, les véhicules loisir travail et les camionnettes robustes, avait connu une hausse vertigineuse de 1 096 \$ à 36 358 \$, soit un accroissement de 3,1 % par rapport à l'année écoulée.

En 2002, le prix moyen des automobiles s'est accru de 441 \$, soit 1,8 %, pour atteindre 24 811 \$. Ces prix ne tiennent pas compte des taxes (environ 15 %), mais ils englobent tous les autres coûts incluant les options, les accessoires, les marges bénéficiaires brutes des concessionnaires et les frais de livraison. L'augmentation de 2002 survient alors que, l'année précédente, le prix moyen avait baissé d'environ 200 \$. Cette diminution survenue en 2001 était attribuable aux fortes mesures incitatives, en particulier après le 11 septembre, de même qu'à une prédilection généralisée pour les voitures de plus petite taille. C'était la première fois, depuis 1991, que les prix d'achat chutaient.

	Voitures de tourisme	Camions	Total des véhicules	Différence en %
1982	9 864 \$	13 434 \$	10 668 \$	
1983	10 721 \$	13 269 \$	11 282 \$	5,8 %
1984	11 469 \$	14 540 \$	12 216 \$	8,3 %
1985	12 054 \$	15 724 \$	12 997 \$	6,4 %
1986	13 393 \$	17 051 \$	14 408 \$	10,9 %
1987	14 786 \$	18 618 \$	15 957 \$	10,7 %
1988	15 819 \$	19 945 \$	17 161 \$	7,5 %
1989	16 740 \$	21 014 \$	18 168 \$	5,9 %
1990	17 235 \$	22 255 \$	18 886 \$	3,9 %
1991 - TPS	16 152 \$	21 109 \$	17 748 \$	-6,0 %
1992	17 157 \$	22 806 \$	19 133 \$	7,8 %
1993	17 967 \$	25 011 \$	20 647 \$	7,9 %
1994	18 944 \$	26 811 \$	22 137 \$	7,2 %
1995	20 714 \$	28 784 \$	24 147 \$	9,1 %
1996	21 961 \$	31 216 \$	26 139 \$	8,2 %
1997	22 797 \$	32 296 \$	27 371 \$	4,7 %
1998	23 021 \$	33 717 \$	28 172 \$	2,9 %
1999	23 581 \$	35 754 \$	29 388 \$	4,3 %
2000	24 483 \$	35 401 \$	29 561 \$	0,6 %
2001	24 370 \$	35 262 \$	29 341 \$	-0,7 %
2002	24 811 \$	36 358 \$	30 131 \$	2,7 %

Source: Desrosiers Automotive Consultants Inc.

Note: excluant les taxes mais incluant tous les autres coûts tels que la préparation par le concessionnaire, les options, les accessoires et les marges bénéficiaires brutes.



## Réforme de la fiscalité automobile au Japon

Plus de 10 % des recettes totales des gouvernements japonais, locaux et national, proviennent de neuf taxes inhérentes à l'automobile. Celles-ci comprennent des taxes de vente, des taxes d'acquisition, et des taxes sur le carburant. Les sondages révèlent que 66 % des consommateurs souhaitent une réforme et l'industrie automobile a décidé de s'en mêler.

Voici un aperçu sommaire de ce complexe régime fiscal relatif aux automobiles :

- lors de l'achat d'un nouveau véhicule, l'acheteur japonais verse une « taxe d'acquisition » (une sorte de taxe de vente applicable aux biens de luxe) de 5 pour cent sur le prix de base à l'achat du véhicule; cette taxe est apparue en 1968, alors que les voitures particulières étaient encore considérées comme une dépense somptuaire;
- cette taxe d'acquisition n'est pas disproportionnée lorsqu'on la compare aux diverses taxes de vente imposées par les États aux États-Unis; toutefois, en 1989, le gouvernement japonais a imposé une nouvelle taxe de vente de 3 pour cent applicable à tous les produits, y compris les automobiles; en 1997, celle-ci a été haussée à 5 pour cent; comme le gouvernement n'a pas aboli la taxe d'acquisition, le consommateur japonais paie maintenant une double taxe sur les voitures neuves qui totalise un taux démesuré de 10 pour cent;
- mais les taxes ne s'arrêtent pas là; outre des frais réguliers d'inspection, le propriétaire de voiture japonais acquitte une taxe annuelle inhérente au droit de posséder un véhicule, qui varie de 250 à 900 \$ selon la puissance du moteur; en plus de tout ceci, les propriétaires versent chaque année une taxe relative au poids du véhicule qui, pour un véhicule d'une tonne, équivaut à environ 105 \$; ces taxes sont supposées être utilisées pour acquitter les frais de construction et d'entretien du réseau routier, mais le processus budgétaire ne permet pas vraiment de s'assurer de l'utilisation réelle de ces sommes;
- enfin, n'oublions pas les considérables taxes sur le carburant qui totalisent environ 1,69 \$ le gallon ou plus de 50 pour cent du prix du carburant; aux États-Unis, les taxes fédérales et locales imposées sur le carburant représentent environ 41 cents le gallon ou moins de 30 pour cent de son prix de vente.

En bref, les taxes n'ont pas suivi les considérables changements survenus au niveau du marché et de l'environnement relatifs aux véhicules automobiles. D'une part, les automobiles au Japon, naguère un bien somptuaire réservé à l'élite, constituent maintenant un bien de première nécessité pour la plupart des ménages. En 1965, par exemple, moins de 10 pour cent des ménages japonais possédaient une voiture. Aujourd'hui, la quasi-totalité des ménages possèdent une voiture et la moitié d'entre eux en possèdent deux. Les taux d'imposition devraient refléter ces changements. D'autre part, on devrait recourir aux stimulants fiscaux dans le but d'encourager les consommateurs à acquérir des voitures propres, tels que les véhicules hybrides et les voitures à hydrogène, propulsés

par le fin du fin sur le plan technologique. Dans l'ensemble, la tâche consiste à réformer le labyrinthe des taxes de façon équitable, simple et respectueuse de l'environnement en se fiant aux pratiques en vigueur dans d'autres pays.

### L'avenir

Depuis l'instauration initiale des lois fiscales régissant l'automobile, des changements profonds ont marqué l'industrie automobile japonaise et ses consommateurs. En outre, de nouveaux enjeux, tels que le réchauffement planétaire, l'urgence d'économiser le carburant et de protéger l'environnement, exigent des approches novatrices et inédites en matière de transport de personnes. Ces forces permettront, au moment opportun, d'amorcer la refonte de la structure de la fiscalité et, espérons-le, d'éliminer la double taxation par la même occasion. Lorsque cela surviendra, tant les consommateurs que l'économie en bénéficieront; plus vite cela arrivera, et mieux nous nous porterons .

*Pour plus de renseignements et des statistiques rafraîchies mensuellement, visitez le site Internet de JAMA en tapant [www.jama.or.jp/e\\_press/index.html](http://www.jama.or.jp/e_press/index.html).*

## HiSan Canada Ltée ouvre une nouvelle usine à Orangeville en Ontario

En avril, HiSan du Canada a ouvert de nouvelles installations de fabrication à Orangeville, ce qui lui permet de façon efficace de doubler sa capacité de production. Étant donné l'efficacité accrue de la production à l'usine de 4,5 millions de \$, HiSan entend multiplier ses activités commerciales en Amérique du Nord. HiSan fabrique des produits automobiles tubulaires, y compris des conduites de freins, des canalisations de carburant (tant en acier qu'en plastique), de même que des pièces de moteur et de direction assistée pour un certain nombre de monteurs, incluant Honda, Toyota et CAMI. Alors que les ventes ont atteint environ 24 millions de \$ en 2002, on vise un chiffre de 33 millions de \$ pour 2003. Actuellement, près de 120 associé(e)s sont employé(e)s à l'usine d'Orangeville.

### Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon

Automobiles particulières, camions, autobus		TOTAL
PRODUCTION <sup>1</sup>	Jan-Mars 2003	2 699 414
	Jan-Mars 2002	2 633 633
	Changement %	2,5
EXPORTATIONS <sup>2</sup>	Jan-Mars 2003	1 172 035
	Jan-Mars 2002	1 099 336
	Changement %	6,6
VENTES/ ENREGISTREMENTS <sup>3</sup>	Jan-Mars 2003	1 729 114
	Jan-Mars 2002	1 657 551
	Changement %	4,3
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS <sup>4*</sup>	Jan-Mars 2003	72 739
	Jan-Mars 2002	70 423
	Changement %	3,3

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

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