



AUTO QUARTERLY

Été 2004
www.jama.ca

NEWSLETTER OF THE JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION OF CANADA

Les ventes de véhicules en baisse au Canada durant la première moitié de 2004, alors que la production et les exportations sont à la hausse

Ventes

Les ventes de véhicules neufs ont repris légèrement en juin dernier après avoir reculé en mai. Dans l'ensemble, les ventes au Canada durant la première moitié de 2004 ont atteint les 790 909 unités, soit une baisse de plus de 33 000 unités, ou 3,9 %, par rapport à la période correspondante l'an dernier. Cette baisse est attribuable en grande partie aux ventes d'automobiles qui ont diminué de 6,5 %, par rapport aux ventes de camionnettes qui n'ont diminué que de 0,7 % au cours de cette même période.

Dans l'ensemble, les trois Grands de l'automobile ont vu leurs ventes combinées reculer de 2,9 % au cours des six premiers mois, pour atteindre les 458 430 unités. Il s'est agi malgré tout d'une tendance au-dessus de la moyenne, car leur part de marché est passée de 57,3 % à 58 %. Le total des ventes combinées des constructeurs japonais a diminué de 1,6 %, pour s'établir à 247 912 unités, ce qui se traduit par une part de marché de 31,3 % comparativement à 30,6 % l'an dernier. Ce sont les constructeurs coréens toutefois qui ont subi la plus importante baisse au cours des deux premiers trimestres : 18,9 %, pour atteindre 40 892 unités, faisant ainsi dégringoler leur part de marché de 6,1 % à 5,2 %. Quant aux constructeurs européens, ils ont également accusé une baisse, soit de 10,2 %, pour atteindre 43 667 unités, représentant une part de marché de 5,5 %.

Les dix véhicules les mieux vendus au Canada

Classement	Modèle	Jan-juin 2004
1	Honda Civic	28 569
2	Mazda3	24 809
3	Toyota Corolla	23 648
4	Pontiac Sunfire	17 473
5	Toyota Echo	16 535
6	Ford Focus	15 979
7	Chevrolet Cavalier	15 651
8	Honda Accord	12 380
9	Chevrolet Impala	12 062
10	Pontiac Grand Am	11 534

Parmi les constructeurs automobiles affiliés à des intérêts japonais, Mazda Canada remporte la palme après avoir enregistré une hausse de 23,6 % durant la première moitié de 2004. Ce succès est presque entièrement attribuable à la grande popularité de la Mazda3, la deuxième automobile la mieux vendue au Canada : 24 809 unités, tout de suite après la Honda Civic dont les ventes ont atteint les 28 569 unités en 2004. Pour sa part, Toyota Canada continue de se classer première côté volume parmi les constructeurs japonais, en conservant à peu près les mêmes résultats, atteignant 81 706 unités. Suzuki Canada ainsi que Subaru Canada se retrouvent en territoire positif, leurs ventes ayant progressé de 16,4 % et de 1,5 % respectivement, tandis que Nissan Canada, Honda Canada et Mitsubishi Canada ont toutes rapporté une baisse en 2004, soit 3,4%, 12,9 % et 25,6 % respectivement.

Production

Même si les ventes intérieures ont ralenti durant la première moitié de 2004, la production de camionnettes au Canada quant à elle a augmenté de 2,7 %, en raison d'une plus forte demande provenant des États-Unis, le marché d'exportation le plus important pour la majorité des véhicules construits au Canada. Dans l'ensemble, la production a dépassé les 37 000 unités, pour atteindre 1,4 million d'unités à la fin de juin. Les usines canadiennes ont construit 2,4 % moins d'automobiles. En revanche, la production de camionnettes a bondi de 8,6 % au Canada, si on la compare à la même période en 2003.

La production des trois usines affiliées à des intérêts japonais, c'est-à-dire Honda, Toyota et CAMI, a considérablement augmenté durant les deux premiers trimestres de 2004, soit de 18 % par rapport à 2003, pour atteindre près de 401 000 unités. Le volume chez

• Voir *Les ventes de véhicules en baisse au Canada... suite en page 2*

DANS CE NUMÉRO

Les ventes de véhicules en baisse au Canada durant la première moitié de 2004, alors que la production et les exportations sont à la hausse 1-3

Nouvelles du côté de JAMA Canada :

- Nouveau président chez Suzuki Canada : Masafumi Harano 3
- Suzuki Canada fait don de véhicules aux établissements d'enseignement canadiens . . 3
- Notre Rapport annuel 2004 disponible en ligne à l'adresse www.jama.ca 3

Faits saillants du Rapport Harbour 2004 4-5

Hino Motors : nouveau siège social canadien 5

Nouvelles du côté de JAMA :

- Nouveau président du conseil chez JAMA : Itaru Koeda, Nissan Motor 5
- Récente nomination : Yoshiyasu Nao, président et vice-président du conseil, JAMA . 6

Il faut continuer... – Commentaire de William. C. Duncan 6

Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Jan-juin 2004			Jan-juin 2003			Changement %		
	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL
HONDA	50 326	17 408	67 734	57 937	19 834	77 771	-13,1	-12,2	-12,9
Const. A.N.	45 904	10 166	56 070	53 017	11 058	64 075	-13,4	-8,1	-12,5
Const. Japon	4 422	7 242	11 664	4 920	8 776	13 696	-10,1	-17,5	-14,8
TOYOTA	63 510	22 238	85 748	62 961	22 266	85 227	0,9	-0,1	0,6
Const. A.N.	43 594	13 538	57 132	36 667	10 742	47 409	18,9	26,0	20,5
Const. Japon	19 916	8 700	28 616	26 294	11 524	37 818	-24,3	-24,5	-24,3
MAZDA	35 164	6 003	41 167	25 302	8 016	33 318	39,0	-25,1	23,6
Const. A.N.	4 267	3 746	8 013	3 632	4 639	8 271	17,5	-19,2	-3,1
Const. Japon	30 897	2 257	33 154	21 670	3 377	25 047	42,6	-33,2	32,4
NISSAN	22 253	11 567	33 820	25 227	9 803	35 030	-11,8	18,0	-3,5
Const. A.N.	18 972	4 132	23 104	19 866	2 247	22 113	-4,5	83,9	4,5
Const. Japon	3 281	7 435	10 716	5 361	7 556	12 917	-38,8	-1,6	-17,0
SUZUKI	4 121	1 618	5 739	2 897	2 034	4 931	42,3	-20,5	16,4
Const. A.N.	0	539	539	0	450	450	0,0	19,8	19,8
Const. Japon	4 121	1 079	5 200	2 897	1 584	4 481	42,3	-31,9	16,0
SUBARU	5 642	2 018	7 660	5 584	1 964	7 548	1,0	2,7	1,5
Const. A.N.	3 009	79	3 088	2 379	103	2 482	26,5	0,0	24,4
Const. Japon	2 633	1 939	4 572	3 205	1 861	5 066	-17,8	4,2	-9,8
MITSUBISHI	4 131	1 913	6 044	6 850	1 276	8 126	-39,7	49,9	-25,6
Const. A.N.	1 002	487	1 489	2 966	0	2 966	-66,2	0,0	-49,8
Const. Japon	3 129	1 426	4 555	3 884	1 276	5 160	-19,4	11,8	-11,7
TOTAL	185 147	62 765	247 912	186 758	65 193	251 951	-0,9	-3,7	-1,6
Const. A.N.	116 748	32 687	149 435	118 527	29 239	147 766	-1,5	11,8	1,1
Const. Japon	68 399	30 078	98 477	68 231	35 954	104 185	0,2	-16,3	-5,5

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

Source: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Production de véhicules automobiles au Canada

	Jan-juin 2004	Jan-juin 2003	Changement %
HONDA (HCM)	199 860	204 189	-2,1
TOYOTA (TMMC)	147 826	108 370	36,4
CAMI	53 213	27 154	96,0
TOTAL	400 899	339 713	18,0

Source: JAMA Canada

Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Jan-juin 2004	Jan-juin 2003	Changement %
HONDA (HCM)	166 012	160 969	3,1
TOYOTA (TMMC)	111 248	67 461	64,9
CAMI	49 658	22 130	124,4
TOTAL	326 918	250 560	30,5

Source: JAMA Canada

Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Jan-juin 2004	Jan-juin 2003	Changement %
JAPAN	87 053	107 693	-19,2
U.S./MEXICO	84 265	83 325	1,1
TOTAL	171 318	191 018	-10,3

Source: JAMA, JAMA Canada

• Suite de la page 1... Les ventes de véhicules en baisse au Canada

Honda a baissé de 2,1 % pour atteindre un peu moins de 200 000 unités. Toutefois, la production des usines de TMMC et de CAMI a bondi de 36,4 % et de 96 % respectivement. Toyota doit son augmentation au fait que l'usine a atteint sa pleine capacité durant la construction du Lexus RX330, tandis que CAMI, de son côté, a presque doublé sa production avec le lancement de l'Equinox en février dernier. CAMI s'occupe actuellement strictement de la production de véhicules pour le compte de Chevrolet, car la production du Suzuki Vitara et du Chevrolet Tracker s'est terminée en même temps que débutait la production de l'Equinox.

Dans l'ensemble, la production des usines canadiennes des trois Grands a chuté de 2,3 %, pour atteindre un total combiné de 1 007 800 unités. Pris isolément, toutefois, les résultats sont variables : ceux de General Motors ont augmenté de 1 %, tandis que ceux de Ford ont baissé de 3,4 % et ceux de Daimler Chrysler de 7,1 % en raison de la fermeture en 2003 de son usine de construction de fourgonnettes de Pillette Road à Windsor.

Exportations et importations

Les exportations de véhicules assemblés réalisées à partir des trois usines canadiennes affiliées à des intérêts japonais ont augmenté de façon marquée, soit de 30,5 %, pour atteindre 327 000 unités, ce qui représente une augmentation d'environ 76 000 unités. Les exportations réalisées par Honda ont augmenté de 3,1 %, tandis

• Voir Les ventes de véhicules en baisse au Canada... suite en page 3

que celles de TMMC ont bondi de 64,9 % et celles de CAMI de 124,4 %, si on les compare à 2003. Comme c'est le cas d'autres usines canadiennes, la plus grande partie de la production est destinée au marché des États-Unis, tandis qu'un nombre modeste mais quand même important de véhicules sont expédiés vers d'autres marchés un peu partout à travers le monde. Durant la première moitié de 2004, plus de 81 % de la production totale des usines de HCM, TMM et CAMI s'est dirigée vers plus d'une douzaine de pays.

Étant donné que la plus grande partie de la production canadienne se vend ailleurs qu'ici, il est alors nécessaire d'importer une vaste gamme de véhicules pour répondre aux besoins de transport des consommateurs canadiens. Même si les importations de véhicules assemblés provenant de tous les pays ont baissé de 10,3 % durant la première moitié de 2004, le nombre de véhicules acheminés dans le cadre de l'ALENA (les États-Unis et le Mexique) a augmenté de 1,1 %, tandis que les exportations du Japon au Canada ont baissé de 19,2 % durant cette même période. Dans l'ensemble, en raison de la capacité de production grandissante en Amérique du Nord durant les deux dernières années, les membres de la JAMA Canada continuent de se fier de plus en plus au sourcing auprès des usines qui font partie de l'ALENA.

Nouvelles du côté de JAMA Canada

Masafumi (Mark) Harano nommé président de Suzuki Canada



M. Masafumi (Mark) Harano

Suzuki Canada a un nouveau président. Il s'agit de M. Masafumi (Mark) Harano. M. Harano remplace M. Yoshinobu Abe qui est de retour au Japon pour endosser les responsabilités des marchés de l'Asie occidentale.

Mark est né à Osaka, au Japon. Il a obtenu son diplôme en études internationales en 1988 de la Kobe University of Foreign Studies. Cette même année, il s'est joint à Suzuki Motor Corporation à Hamamatsu, au Japon.

Voici quelques-unes des responsabilités que Mark s'est vu confier au cours des seize ans qu'il a passés à l'emploi de Suzuki : Commercialisation de l'industrie automobile à l'étranger pour l'Asie occidentale et l'Amérique du Nord : 7 ans; vice-président adjoint, Commercialisation de l'industrie automobile, American Suzuki Motor Corporation, à Brea, en Californie : 6 ans. Jusqu'à tout récemment, il était responsable de la Planification des produits automobiles, chez Suzuki Motor Corporation, à Hamamatsu, au Japon.

Mark déborde d'enthousiasme face à sa nouvelle vie au Canada, et ce, tant du côté professionnel que personnel.

Suzuki Canada fait don de véhicules aux collèges d'enseignement canadiens

Il y a vingt-cinq ans que Suzuki Canada fait don de véhicules aux collèges d'enseignement un peu partout à travers le Canada. Il s'agit d'un programme qui permet aux étudiants en formation d'acquérir de l'expérience pratique grâce aux tout récents modèles de véhicules Suzuki.

L'an dernier, Suzuki Canada a donné plus de quatre-vingt-dix véhicules, d'une valeur totale de plus de 200 000 \$, à plusieurs collèges d'enseignement canadiens, dont les suivants :

- British Columbia Institute of Technology, à Burnaby, en Colombie-Britannique
- Fairview College, à Calgary, en Alberta
- Northern Alberta Institute of Technology, à Edmonton, en Alberta
- Red Deer College, à Red Deer, en Alberta
- Southern Alberta Institute of Technology, à Calgary, en Alberta
- Saskatchewan Institute of Applied Science & Technology, à Regina, en Saskatchewan
- Red River College, à Winnipeg, au Manitoba
- Centennial College, à Scarborough, en Ontario
- Centre de formation professionnelle de Neufchâtel, à Neufchâtel, Québec
- École des métiers de l'équipement motorisé de Montréal, à Montréal, Québec
- Centre de formation Compétences 2000, à St-Laurent, Québec
- Collège Aviron, à Québec, Québec
- Collège communautaire du Nouveau-Brunswick, à Moncton, au Nouveau-Brunswick.

Les véhicules servent dans le cadre des programmes d'apprentissage dans les domaines de l'automobile, de la motocyclette et des moteurs de hors-bord. Ils servent également dans le cadre des cours de formation professionnelle préparatoires à l'emploi réservés aux techniciens. Non seulement les véhicules permettent-ils aux étudiants d'acquérir de l'expérience en cours de formation, mais ils leur permettent également d'acquérir une expertise et de bonnes connaissances techniques. Grâce à la générosité de Suzuki, il est possible de mieux se concentrer sur les aspects pratiques de la formation, sans avoir à se préoccuper des coûts astronomiques que représente l'achat de véhicules destinés à la formation. En outre, les étudiants, une fois diplômés, sont prêts à offrir des compétences hautement alléchantes sur le marché du travail.



Rapport annuel 2004 : à lire en ligne

Cette année, JAMA Canada fête son 20^e anniversaire de fondation. JAMA Canada vient tout juste de publier son Rapport annuel 2004. Rendez-vous sur notre site, à l'adresse www.jama.ca pour le lire.

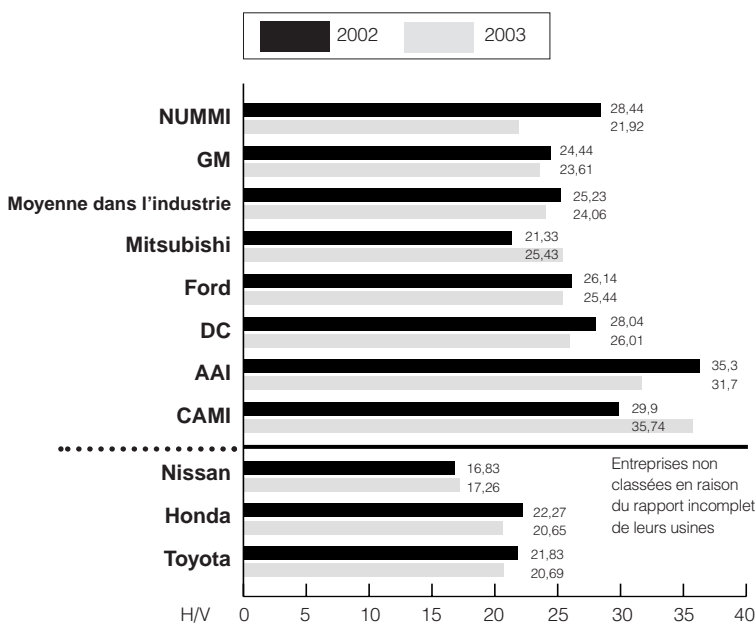
Faits saillants du Rapport Harbour 2004

Publié pour la première fois en 1989, le rapport Harbour mesure la performance de la productivité de tous les constructeurs automobiles nord-américains en ce qui concerne le montage, l'estampage et la fabrication de groupes motopropulseurs, et ce, usine par usine, entreprise par entreprise. En mesurant les heures/véhicule (H/V) (hours per vehicle ou HPV), il est alors possible de calculer le temps de travail nécessaire au montage d'un véhicule, tandis que les opérations d'estampage sont analysées pour déterminer la productivité du travail et celle de l'équipement. On y examine également la productivité relative à la fabrication de groupes motopropulseurs (bloc moteur et transmission), ainsi que la capacité des usines et l'utilisation qui s'en fait.

Bien que l'étude de cette année ne comprenne pas toutes les usines d'entreprises automobiles, les résultats démontrent dans l'ensemble que les usines affiliées à des intérêts japonais se classent parmi les plus productives, comme l'indique d'ailleurs le graphique.

Voici donc les faits saillants des résultats qu'ont obtenus les usines affiliées à des intérêts japonais au Canada et aux États-Unis.

Productivité du travail par entreprise en 2003, secteur du montage



AutoAlliance – En accélérant la production de la toute nouvelle Mazda6, ainsi que la vitesse de



la chaîne de montage de façon à passer de 54 à 68 projets par heure, le volume annuel a bondi au-dessus de 26 % entre 2002 et 2003, pour atteindre plus de 83 000 véhicules. L'usine a ainsi pu améliorer son nombre H/V d'un solide 10,2 % et sa capacité d'utilisation de 6 %. Le nombre total d'heures de travail de l'usine a augmenté de 13,5 %, tandis que son effectif a augmenté de 8,7 %, tout cela en prévision du lancement de la production de la Ford Mustang, dont la construction est prévue débuter pour la toute première

à l'usine en septembre 2004. Bien que le nombre total d'heures de travail ait augmenté en raison des activités reliées à la construction de la Mazda et de la Mustang, l'usine a enregistré une baisse importante du nombre d'heures supplémentaires, et ce, aussi bien du côté des membres de l'équipe de gestion que du côté des travailleurs horaires.

CAMI – Le rendement de l'usine CAMI a continué de subir l'influence négative



d'une chute du volume de production. En effet, CAMI n'a produit qu'environ 51 000 véhicules en 2003, soit une baisse de plus de 11 000 véhicules par rapport à 2002. La capacité d'utilisation de l'usine a continué de diminuer pour n'atteindre seulement que 48 % en 2003. L'usine a également souffert d'une baisse de productivité du travail de l'ordre de 19,5 % et s'est retrouvée avec une moyenne H/V de 35,74. CAMI a donc pris certaines mesures en vue de réduire l'impact de cette baisse, dont une importante mise à pied et une cessation de production de quinze semaines. Le rendement des opérations de montage a souffert lui aussi en raison des activités qui ont entouré le lancement de production de l'Equinox en début d'année 2004 et l'abandon de production du Tracker et du Vitara.

Honda – Le rendement des opérations de montage de Honda à ses usines de East Liberty et de



HONDA

Marysville, en Ohio, et d'Alliston, en Ontario, s'est amélioré comparativement aux baisses de productivité du travail subies en 2002. En effet, les usines ont affiché au total une amélioration combinée de 7,3 % en H/V (il est à noter que la performance de l'entreprise dans son ensemble n'est pas connue, car ses usines d'Alliston no 1, en Alabama, et celle du Mexique, n'ont pas participé à l'étude cette année). C'est l'usine de Marysville qui s'est le plus démarquée entre toutes les usines de Honda, en réalisant une amélioration de productivité de 10,5 % attribuable au lancement de la production en 2002 de la Honda Accord. Quant à l'usine de East Liberty, elle a enregistré une amélioration de la productivité de 6,1 %, tandis que celle de Alliston no 2 n'atteignait qu'un faible 1,7 %.

Nissan – La chaîne de montage réservée à l'Altima



à l'usine de Smyrna, au Tennessee, s'est de nouveau démarquée en établissant un nouveau record de productivité de 15,33 H/V. L'usine a battu son propre record de l'an dernier. La performance de Nissan dans son ensemble n'est pas connue, car ses usines situées au Mexique et à Canton, au Massachusetts, n'ont pas participé à l'étude cette année. Bien que l'usine de Smyrna ait subi une baisse de productivité du travail de l'ordre de 2,5 %, ses deux autres chaînes de production se sont retrouvées parmi les dix premières. Nissan s'est également classée première dans le secteur de la voiture intermédiaire, du mini VUS et de la petite camionnette.

Toyota – Les usines Toyota qui ont participé à l'étude dans le cadre du



rapport Harbour ont rapporté une amélioration de la productivité du travail de 5,2 %. Toutefois, seules deux usines de montage ont participé à l'étude de mesure de la performance, soit celle de

• Voir Faits saillants du Rapport Harbour 2004... suite en page 5

• Suite de la page 4... *Faits saillants du Rapport Harbour 2004*

Cambridge, en Ontario, et celle de Georgetown, au Kentucky. À Cambridge, seule l'usine Nord a participé, car l'usine Sud a dû subir entre janvier et août derniers des travaux de réaménagement en prévision du lancement du nouveau Lexus 330 prévu pour le mois septembre. Étant donné que les opérations de montage nord-américaines de l'entreprise n'ont pas toutes participé à l'étude, Toyota ne fait donc pas partie des classements de cette année. L'usine de Cambridge Nord a fourni une capacité d'utilisation de 99 %, car les deux véhicules qu'elle produit se sont bien vendus sur le marché et sa productivité du travail a connu une amélioration de 13,9 %, pour atteindre 24 H/V. Les deux opérations de montage de Georgetown ont produit près de 440,000 véhicules, atteignant une capacité d'utilisation de 98 %, avec un nombre total combiné de 20,70 H/V, représentant une modeste amélioration de 0,8 % par rapport à 2002.

On peut obtenir davantage d'informations concernant le rapport Harbour 2004, en se rendant à l'adresse www.harbourinc.com

Hino Motors : nouveau siège social canadien



Le président du conseil de Hino Motors, M. Tadaaki Jagawa (à droite), ainsi que le président de Hino Motors Sales Canada, M. Hiroyuki Omori, se préparent à couper le ruban lors de l'inauguration le 19 juillet dernier, de leur siège social canadien à Mississauga, en Ontario.

Nouvelles du côté de JAMA

Itaru Koeda élu président du conseil de JAMA, Inc.



Mr. Itaru Koeda

M. Itaru Koeda, vice-président du conseil de Nissan, a été élu président du conseil de JAMA le 20 mai dernier. Il succède à M. Yoshihide Munekuni, président du conseil de Honda. M. Koeda occupera ce poste au cours des deux années à venir.

Lors de sa première conférence de presse suivant son élection, M. Koeda a déclaré « En tant que membre de la communauté économique mondiale, nous devons assumer

nos responsabilités sociales en construisant des véhicules plus sécuritaires et plus écologiques que nos clients peuvent conduire en toute quiétude... Nous devons toujours nous demander ce que la JAMA

peut faire de plus pour ses clients et pour la société en général ».

M. Koeda se promet, tout au cours de la première année de son mandat, de travailler activement pour élaborer des politiques dans trois importants secteurs. Le premier consiste à développer et à promouvoir des véhicules plus sécuritaires et plus écologiques. Le deuxième consiste à promouvoir la mondialisation de l'industrie en encourageant encore davantage l'élaboration de règlements reliés au commerce et à l'harmonisation des normes techniques et des procédures de certification. Le troisième secteur vise à rendre plus agréable encore la conduite automobile et la satisfaction des propriétaires de véhicules partout au monde. Il s'agirait en particulier d'améliorer le régime fiscal du gouvernement du Japon qui touche l'industrie automobile, car il s'agit, en ce moment, d'un système trop complexe et trop lourd.

Durant la conférence de presse qu'il a donnée, M. Koeda a fait remarquer qu'il y a déjà un bon moment que la JAMA demande au gouvernement du Japon de simplifier le régime fiscal actuel en raison de la « grande complexité et de la lourdeur » de ce dernier. Il a également fait remarquer qu'il est en ce moment question d'ajouter une « écotaxe » à ce système en raison de l'augmentation de 2 % l'an dernier des émissions de dioxyde de carbone attribuables à l'industrie. M. Koeda estime que cette écotaxe n'a pas sa raison d'être, car l'industrie automobile a largement dépassé les normes de réduction des émissions de dioxyde de carbone que le Japon avait fixées. M. Koeda a ajouté que l'industrie automobile ne s'en tiendrait pas là : « Nous devons aller de l'avant en développant de nouveaux moyens de réduire les émissions de dioxyde de carbone, non seulement dans le secteur de l'industrie automobile, mais également dans tous les autres secteurs industriels.

M. Koeda a de plus exprimé son « profond regret » suite au scandale des rappels qui a ébranlé la confiance du public japonais au cours des quelques semaines passées. Il a ajouté, « Si les produits vendus sur les marchés sont défectueux, alors, il incombe au constructeur automobile de prendre les mesures qui s'imposent pour se conformer à la loi. J'ai demandé avec insistance à chacun des membres de la JAMA de toujours s'efforcer de construire des produits de haute qualité, tout en se conformant à la loi, et de faire en sorte que la situation que nous avons connue récemment ne se reproduise plus jamais. »

M. Koeda a souligné que le client doit toujours demeurer ce qu'il y a de plus important. « Un véhicule devrait être tout aussi utile dans dix à vingt ans qu'il ne l'est actuellement. Nous devons donc nous pencher très sérieusement sur les efforts que nous devons déployer pour satisfaire nos clients à travers le monde, et ce, aujourd'hui et demain. » M. Koeda, qui s'est joint à Nissan en 1965, a occupé un certain nombre de poste de direction tout au cours de ses trente-neuf ans de carrière au sein de l'entreprise. Avant de devenir coprésident du conseil de Nissan en juin 2003, il était premier vice-président de Nissan et, auparavant, directeur général de plusieurs services corporatifs, y compris le contrôle de la production, les achats, la planification corporative et les ressources humaines. Il s'est également occupé de la gestion d'usines de production au Japon et au Royaume-Uni.

(Cet article est tiré du numéro de juillet 2004 de « Japan Auto Trends » que publie la JAMA.)

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

Il faut continuer...

Lors de sa première conférence de presse qu'il a donnée à titre de président du conseil de la JAMA le 20 mai dernier, M. Itaru Koeda, vice-président du conseil de Nissan, a déclaré « La réduction des émissions de dioxyde de carbone dans le secteur de l'industrie automobile (c'est-à-dire, donc, l'efficacité énergétique), s'améliore plus que nous ne l'aurions cru possible ». Il a insisté en ajoutant que l'industrie japonaise « ne doit pas s'arrêter là » dans ses efforts pour produire des véhicules de la plus haute qualité possible, tant du côté efficacité énergétique que du côté écologique. Cette déclaration arrive juste à point pour trois raisons. Premièrement, le coût de l'essence commence à augmenter au Japon comme partout ailleurs. Deuxièmement, le Japon continue de poursuivre son engagement dans l'effort mondial qui vise à réduire les émissions de dioxyde de carbone. Troisièmement, la croissance économique fulgurante à l'échelle mondiale, bien que favorable, entraîne également avec elle des conséquences indésirables, telles que davantage d'émissions et des coûts d'essence plus élevés. Au cours des six derniers mois, les américains ont dû composer avec une augmentation du prix de l'essence de l'ordre de 40 %, alors que l'augmentation au Japon est demeurée aux alentours de 5 %. La raison de cet écart s'explique principalement par deux facteurs : la déréglementation des importations d'essence et la reprise du yen. Néanmoins, les automobilistes japonais doivent déboursier davantage aux pompes que leurs contreparties américaines. En effet, à l'heure actuelle au Japon, l'essence coûte 110 yen par litre (soit 3,79 \$ US par gallon), tandis qu'aux États-Unis, elle coûte environ 2,03 \$ US par gallon, et ce, même en tenant compte de l'augmentation de 40 %. Les experts soutiennent que le coût actuel de l'essence au Japon, soit 110 yen par litre, crée une certaine résistance chez les consommateurs japonais. Deuxièmement, soucieux de respecter son engagement en vertu du Protocole de Kyoto de 1997 de réduire les gaz à effet de serre, le gouvernement du Japon a résolu d'améliorer de 22,8 % l'économie de carburant d'un véhicule ordinaire, soit de 12,3 km par litre en 1995 à 15,1 km par litre d'ici 2010. Les statistiques les plus récentes publiées par le gouvernement en mars 2003 montrent que la moyenne dans l'industrie se situe à 14,6 km par litre.

Enfin, la récente hausse des prix du pétrole signifie bien plus qu'une solution à court terme destinée à contrer le tumulte et la pénurie de pétrole au Moyen-Orient. Cette hausse reflète également les changements fondamentaux des tendances de la croissance économique. Le Fond monétaire international (FMI), ainsi que bon nombre d'économistes, prévoient un taux de croissance économique de l'ordre de 4,5 à 5 % dans un avenir rapproché. Pour sa part, l'Agence internationale de l'énergie prévoit que la demande de pétrole atteindra environ les 81 millions de baril par jour cette année, soit environ 5 % de plus qu'il y a tout juste deux ans. Selon les prévisions, la demande de pétrole augmentera d'environ 1,9 % par année, pour atteindre les 121 millions de barils par jour d'ici l'an 2025. Il existe donc un besoin de créer de nouvelles technologies énergétiques de façon à devancer les prix toujours croissants du carburant et les niveaux d'émissions de dioxyde de carbone.

L'avenir

Les prix du pétrole brut et du carburant vont continuer de fluctuer selon l'offre, la demande et les événements mondiaux, que ces derniers soient prévus ou non. Toutefois, la récente hausse de prix du pétrole brut et de l'essence le démontre clairement : les avantages que crée la croissance économique mondiale sont peut-être les bienvenus, mais ils entraînent également avec eux, une pression accrue sur les ressources énergétiques et un grand impact sur l'environnement. Maintenir l'équilibre entre la croissance économique, le respect de la liberté de l'individu et les ressources représente un défi colossal. Nous pourrions relever ce défi en grande partie grâce, entre autres choses, à la technologie hybride, à la technologie de la cellule électrochimique, aux systèmes de sécurité perfectionnés et aux systèmes intelligents de transport. Toutefois, le meilleur reste encore à venir : la découverte de toutes sortes de nouvelles technologies.

(Sur Internet, on trouvera Auto Trends en tapant www.jama.org).

Yoshiyasu Nao nommé président de JAMA, Inc.

A compter du 1^{er} juillet dernier, M. Yoshiyasu Nao a assumé ses nouvelles responsabilités de président et vice-président du conseil de JAMA à Tokyo. Diplômé de la Faculté de droit de l'université de Tokyo, M. Nao a connu une longue carrière auprès du gouvernement du Japon après s'être joint au ministère du Commerce international et de l'Industrie (MITI) en 1974. En septembre 1981, M. Nao s'est joint à la division de l'Automobile du ministère en qualité de directeur adjoint, un poste qu'il a occupé jusqu'en 1984. M. Nao a occupé des postes à l'étranger, dont un à l'ambassade du Japon en Italie, et un autre aux bureaux de l'Organisation japonaise du commerce extérieur (JETRO) à Bangkok, où il est resté deux ans. Après avoir pris sa retraite du ministère de l'Économie, du Commerce et de l'Industrie (METI) en 2003, M. Nao s'est joint au mois d'août de la même année, aux rangs de la Banque Shokochukin en tant que directeur général, avant sa nomination au sein de la JAMA.

Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon

Voitures, camions, autobus	TOTAL	
PRODUCTION ¹	Jan-juin 2004	5 306 948
	Jan-juin 2003	5 134 903
	Changement %	3,4
EXPORTATIONS ²	Jan-juin 2004	2 390 701
	Jan-juin 2003	2 299 610
	Changement %	4,0
VENTES/ ENREGISTREMENTS ³	Jan-juin 2004	3 042 441
	Jan-juin 2003	3 023 840
	Changement %	0,6
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS ⁴	Jan-juin 2004	138 985
	Jan-juin 2003	137 655
	Changement %	1,0

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

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