



AUTO QUARTERLY

Hiver 2005
www.jama.ca

NEWSLETTER OF THE JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION OF CANADA

Des résultats solides côté production, exportations et ventes en faveur des constructeurs automobiles japonais au Canada

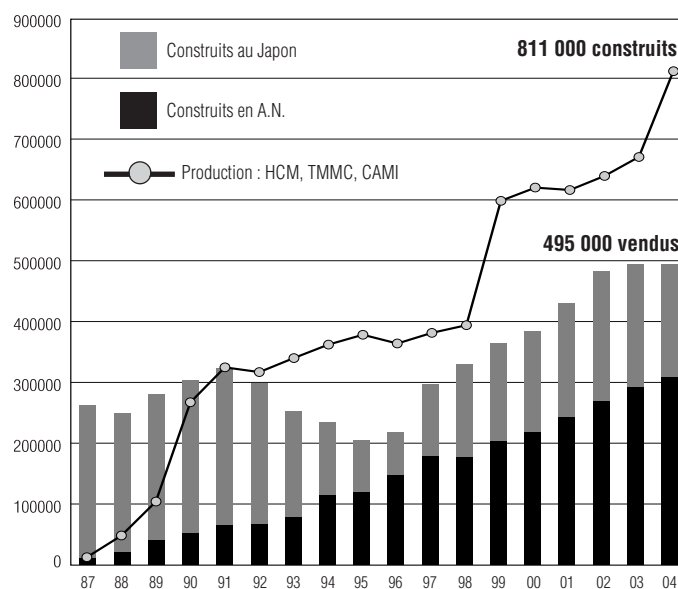
Pour la deuxième année consécutive, les ventes de véhicules légers au Canada ont baissé, cette fois-ci de 3,7 %, faisant passer le nombre d'unités de 1,59 millions en 2003 à 1,53 millions en 2004. Toutefois, à quelque chose malheur est bon, comme le veut l'expression, car la production de véhicules légers au Canada durant la même période a augmenté de 5,7 % par rapport à l'an dernier, pour atteindre les 2,66 millions d'unités. Étant donné que 85 % de tous les véhicules construits au Canada sont destinés à l'exportation vers les États-Unis principalement, la hausse de production au Canada en 2004 reflète bien le taux de croissance réalisé aux États-Unis. Aux États-Unis, les ventes ont augmenté de 1,4 %, en raison d'un gain de 3,6 % réalisé dans le secteur des ventes de camionnettes. Grâce à une demande plus énergique du côté sud de la frontière, la part de la production canadienne a atteint en 2004 un record de 16,6 % par rapport à toute la production nord américaine de véhicules légers, y compris le Mexique.

En outre, la production de véhicules en Ontario a dépassé pour la première fois toute celle du Michigan. Bien qu'il en ait été beaucoup question dans les médias, la plupart des analystes s'attendent à ce que la production reprenne en même temps que démarrent en 2005 les nouvelles capacités de production de camionnettes chez Ford au Michigan et que sera augmentée la production de la Mustang à l'usine de Flat Rock. La moyenne de production annuelle de l'usine du Michigan au cours de la dernière décennie était d'environ 3 millions d'unités, alors que celle de l'Ontario avait atteint un sommet de 2,9 millions d'unités en 1999. (Depuis la fermeture en 2002 de l'usine GM au Québec où s'effectuait la production des voitures Camaro et Firebird, c'est en Ontario que se trouvent maintenant toutes les usines canadiennes de montage de véhicules légers.) De plus, on s'attend en 2005 à une hausse du rendement de production en Ontario à cause de l'ajout d'un troisième quart de travail à l'usine DaimlerChrysler de Brampton et du lancement de la nouvelle Pontiac Torrent à l'usine CAMI d'Ingersoll. D'un autre côté, on s'attend à voir diminuer la production des mini-fourgonnettes Freestar et Monterey à l'usine Ford située à Oakville, ce qui pourrait ternir les gains réalisés par les autres constructeurs automobiles.

Ventes de véhicules

En tant que groupe, les constructeurs automobiles japonais ont réalisé en 2004 des ventes record de véhicules légers au Canada. Toutefois, le minuscule gain de 0,2 % correspond à un peu plus de 1000 unités par rapport à 2003. Les ventes d'automobiles ont augmenté de 0,6 %, à 360 644 unités, en l'emportant sur les ventes

Production et ventes de véhicules au Canada



de camionnettes, y compris les mini-fourgonnettes, les camions et les véhicules utilitaires sport qui elles ont baissé de 0,8% à 134 380 unités. Il y a également lieu de mentionner la hausse de 5,5 %, à 307 673 unités, du côté des ventes de véhicules construits en Amérique du Nord, y compris les automobiles et les camionnettes. En revanche, les ventes de véhicules importés du Japon ont baissé de 7,4 %, à 187 351 unités. C'est donc à dire que sur huit véhicules qui se sont vendus au Canada en 2004 (62,2 %), cinq d'entre eux ont été construits en Amérique du Nord comparativement à 59 % en 2003.

Parmi les dix véhicules qui se sont le mieux vendus au Canada en 2004, six d'entre eux étaient des modèles construits par les membres de JAMA Canada, y compris les trois premiers. En effet, la Honda Civic s'est classée première pour la cinquième année consécutive,

● Voir 2004 produit des résultats solides... suite en page 2

DANS CE NUMÉRO

2004 produit des résultats solides côté production, exportations et ventes de véhicules au Canada	1-4
La Japan Society et le gouvernement de l'Ontario projettent une mission	4
Les voitures de l'année en 2005 selon l'AJAC	4-5
Prix ÉnerGuide pour les véhicules 2005 les plus éconergétiques	5
Honda Canada procède au lancement de Ridgeline	5-6
Contribution à la croissance de l'économie américaine – Commentaire de William C. Duncan	6

Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Janv-déc 2004			Jan-dec 2003			Changement %		
	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL
HONDA	106 562	37 893	144 455	113 530	41 100	154 630	-6,1	-7,8	-6,6
Const. A.N.	97 544	22 505	120 049	103 283	23 269	126 552	-5,6	-3,3	-5,1
Const. Japon	9 018	15 388	24 406	10 247	17 831	28 078	-12,0	-13,7	-13,1
TOYOTA	124 742	45 474	170 216	119 959	45 065	165 024	4,0	0,9	3,1
Const. A.N.	86 732	27 852	114 584	70 944	22 619	93 563	22,3	23,1	22,5
Const. Japon	38 010	17 622	55 632	49 015	22 446	71 461	-22,5	-21,5	-22,2
MAZDA	60 449	13 439	73 888	49 576	15 974	65 550	21,9	-15,9	12,7
Const. A.N.	10 213	8 576	18 789	6 399	8 587	14 986	59,6	-0,1	25,4
Const. Japon	50 236	4 863	55 099	43 177	7 387	50 564	16,3	-34,2	9,0
NISSAN	42 585	26 868	69 453	48 738	20 796	69 534	-12,6	29,2	-0,1
Const. A.N.	36 460	7 538	43 998	39 877	5 980	45 857	-8,6	26,1	-4,1
Const. Japon	6 125	19 330	25 455	8 861	14 816	23 677	-30,9	30,5	7,5
SUZUKI	6 866	3 052	9 918	4 878	4 483	9 361	40,8	-31,9	6,0
Const. A.N.	0	744	744	0	1 006	1 006	0,0	-26,0	-26,0
Const. Japon	6 866	2 308	9 174	4 878	3 477	8 355	40,8	-33,6	9,8
SUBARU	12 026	4 285	16 311	11 078	4 684	15 762	8,6	-8,5	3,5
Const. A.N.	6 493	84	6 577	5 001	304	5 305	29,8	-72,4	24,0
Const. Japon	5 533	4 201	9 734	6 077	4 380	10 457	-9,0	-4,1	-6,9
MITSUBISHI	7 414	3 369	10 783	10 798	3 324	14 122	-31,3	1,4	-23,6
Const. A.N.	1 924	1 008	2 932	4 297	101	4 398	-55,2	898,0	-33,3
Const. Japon	5 490	2 361	7 851	6 501	3 223	9 724	-15,6	-26,7	-19,3
TOTAL	360 644	134 380	495 024	358 557	135 426	493 983	0,6	-0,8	0,2
Const. A.N.	239 366	68 307	307 673	229 801	61 866	291 667	4,2	10,4	5,5
Const. Japon	121 278	66 073	187 351	128 756	73 560	202 316	-5,8	-10,2	-7,4

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

Source: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Production de véhicules automobiles au Canada

	Janv-déc 2004	Janv-déc 2003	Changement %
HONDA (HCM)	392 528	392 230	0,1
TOYOTA (TMMC)	287 859	227 543	26,5
CAMI	131 190	51 475	154,9
TOTAL	811 577	671 248	20,9

Source: JAMA Canada

Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Janv-déc 2004	Janv-déc 2003	Changement %
HONDA (HCM)	334 903	318 526	5,1
TOYOTA (TMMC)	219 837	147 805	48,7
CAMI	121 790	44 244	175,3
TOTAL	676 530	510 575	32,5

Source: JAMA Canada

Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Janv-déc 2004	Janv-déc 2003	Changement %
JAPON	166 858	192 230	-13,2
É.-U./MEXIQUE	160 353	153 001	4,8
TOTAL	327 211	345 231	-5,2

Source: JAMA, JAMA Canada

• Suite de la page 1... 2004 produit des résultats solides

tandis que la Toyota Corolla et la Mazda2 se sont classées en deuxième et troisième place respectivement – toutes trois des voitures compactes.

Honda Civic	61 041
Toyota Corolla	44 563
Mazda3	42 680
Pontiac Sunfire	33 724
Toyota Echo	31 252
Chevrolet Cavalier	29 229
Ford Focus	28 391
Honda Accord	25 814
Chevrolet Impala	20 876
Toyota Camry	20 135

En prenant chaque entreprise individuellement, c'est Toyota Canada qui se place en tête de liste du côté volume unitaire parmi les membres de JAMA Canada, ayant réalisé un total de 170 216 livraisons au détail, soit une hausse de 3,1 % par rapport à 2003. De son côté, Mazda Canada a connu le plus fort taux de croissance en ventes d'une année à l'autre, soit 12,7 %, à 73 888 unités. Pour sa part, Suzuki Canada a profité d'une hausse de 40,8 % en ventes de voitures automobiles en enregistrant un gain de 6 % dans tout le secteur des ventes de véhicules légers. La demande de véhicules à roues motrices auprès de Subaru Canada a fait augmenter les ventes de 3,5 %, à 16 311 unités. Ils s'agit là de la deuxième année

• Voir 2004 produit des résultats solides... suite en page 3

● *Suite de la page 2... 2004 produit des résultats solides*

record de l'entreprise depuis 2002. Quant à Nissan Canada, même si ses ventes sont demeurées au même niveau qu'en 2003, la division Nissan a enregistré un nouveau record de 61 618 unités, dépassant ainsi de 1,7 % son record de l'an dernier. Honda et Mitsubishi se sont retrouvées en territoire négatif en 2004. En effet, les ventes chez Honda ont reculé de 6,6 %, à 144 455 unités, tandis que celles de Mitsubishi ont chuté de 23,6 % par rapport à 2003 en raison partiellement de son retrait du secteur des parcs automobiles. La part de marché de tous les constructeurs automobiles japonais combinés est passée à 32,3 % comparativement à 31,0% l'an dernier.

Quant au segment des ventes de véhicules commerciaux intermédiaires et lourds (de classes 4 à 7), Hino Motors Sales Canada a battu son propre record de l'an dernier en enregistrant des ventes au détail de 1 233 unités. En même temps, les ventes de Mitsubishi Fuso Canada ont augmenté de 21,4 %. Il s'agit là d'un nouveau record de 153 unités. Au total au Canada en 2004, les ventes de véhicules commerciaux intermédiaires et lourds (y compris ceux de classe 8) ont bondi de 27,6 %, à 43 832 unités.

Ensemble, les trois Grands constructeurs classiques (GM, Ford et la division Chrysler de DaimlerChrysler) ont subi une baisse combinée de 4,6 % de leurs ventes en 2004, à 865 556 véhicules légers. En tête de liste, Ford a encaissé une forte baisse de 11,7 % par rapport à l'an dernier, suivie de GM à 2,5 % et de DaimlerChrysler à 1,0 %. La part de marché combinée des trois Grands a également baissé, passant de 57,0 % en 2003 à 56,4 % en 2004.

Les ventes des constructeurs automobiles européens ont également diminué en 2004, soit de 8,0 %, à 88 738 unités. En même temps que Porsche, Saab et Volvo accusaient des gains, Mercedes Benz et Audi se retrouvaient en territoire négatif et Volkswagen, Jaguar et Land Rover enregistraient des baisses de plus de 10 %. La part de marché combinée est passée de 6,1 % en 2003 à 5,8 %.

Les ventes réalisées en 2004 par les constructeurs automobiles coréens (Hyundai et Kia) ont également diminué, soit de 11,3 %, à 85 075 unités. Par conséquent, leur part de marché est passée de 6,0 % à 5,5 %.

Production, exportations et importations en 2004

Au total, la production de véhicules légers au Canada en 2004 a augmenté de 5,7 %, à 2,66 millions d'unités, soit une augmentation de 143 000 unités par rapport à 2003. Bien que la production combinée des trois Grands soit demeurée stable à 1,85 million d'unités, la production de véhicules légers réalisée par DaimlerChrysler a bondi de 24,1 %, tandis que celle de Ford a baissé de 19,3 % et celle de GM de 1,7 %. La production de véhicules légers au Canada en 2004 représentait 18,7 % de la production totale en Amérique du Nord (Canada/États-Unis), soit une hausse par rapport à 17,6% en 2003.

Parmi les usines affiliées à des intérêts japonais, Honda a produit à son usine d'Alliston environ 300 véhicules de plus que l'an dernier, atteignant un record de 392,528 unités. De son côté, Toyota a produit à son usine de Cambridge au-dessus de 60 000 véhicules de plus en 2004. Il s'agissait surtout du modèle Lexus RX 330. L'usine TMMC a donc établi un record de production de 287 859 unités, soit un gain de 26,5 % par rapport à 2003. Quant à l'usine de CAMI à Ingersoll, sa production a plus que doublé comparativement à l'an dernier, soit 157,4%, à 131 190 unités. En février 2004, l'usine de

CAMI procédait au lancement de l'Equinox et se prépare à produire la Pontiac Torrent vers la mi-2005. La construction des deux modèles s'effectue pour le compte de General Motors. La production totale pour le compte des trois entreprises a augmenté de 20,9 %, pour atteindre un record de 811 577 véhicules en 2004.

La construction des voitures japonaises aux États-Unis a augmenté de 9,7 % en 2004, pour atteindre un total de 3,15 millions d'unités. La production réalisée par les usines affiliées à des intérêts japonais en Amérique du Nord (Canada/États-Unis) en 2004 se situait à 3,96 millions d'unités dont la part du Canada était de 20,5 %, soit une hausse par rapport à 19,0 % en 2003.

Les exportations de véhicules assemblés à partir des usines canadiennes ont monté en flèche en 2004, soit 32,5 %, pour atteindre les 676 530 unités. Les expéditions effectuées par Honda ont augmenté de 5,1 %, à 334 903 unités, les exportations de TMMC de 48,7 %, à 219 837 unités, tandis que CAMI a expédié 121 790 véhicules principalement aux États-Unis, ce qui représente une hausse de 175,3 % par rapport à l'an dernier. Le record de production et le succès des exportations sont attribuables aux nouveaux modèles de véhicules et à une demande accrue de la part du marché clé que représente les États-Unis.

En même temps, les importations de véhicules assemblés qu'ont effectués les constructeurs automobiles japonais au Canada ont diminué en 2004, soit de 5,2 %, à 327 211 unités. Tandis que les expéditions de véhicules du Japon ont baissé de 13,2 %, à 166 858 unités, les exportations de véhicules réalisées à partir des usines situées aux États-Unis et au Mexique ont augmenté de 4,8 %, à 160 353 unités. La capacité de production grandissante en Amérique du Nord a fait augmenter le sourcing au niveau local dans le cadre de l'ALENA en plus de réduire le nombre d'importations du Japon. Par conséquent, les exportations à partir des usines canadiennes étaient plus de quatre fois le volume de véhicules assemblés importés du Japon en 2004.

Un aperçu pour 2005

Il est important de se rappeler que l'industrie automobile canadienne comporte deux facettes distinctes, c'est-à-dire la production, qui est destinée en grande partie à l'exportation, et la consommation, qui compte environ 75 % de véhicules importés. En outre, en raison de l'intégration de l'industrie en Amérique du Nord au cours des trente dernières années, le Canada produit bien davantage qu'il ne consomme d'une année à l'autre. En 2004, le ratio production-ventes au Canada était de 1:73 (nous avons construit 1,73 véhicule pour 1 véhicule vendu) comparativement à 0,78 pour l'Amérique du Nord dans son ensemble. Cette surcapacité structurelle est un facteur clé ayant contribué à l'important excédent commercial de produits automobiles au cours des deux dernières décennies.

Tandis que les analystes du secteur automobile ont tendance à diverger d'opinion, à savoir si les ventes vont augmenter ou diminuer au cours de l'année qui s'en vient, JAMA Canada est plutôt optimiste par rapport à 2005, même si l'on s'attend à ce que l'économie canadienne perde du terrain cette année par rapport à celle des États-Unis. À mesure que l'économie canadienne commence à reprendre du poil de la bête en 2005, on s'attend à ce que celle des États-Unis perde la longueur d'avance qu'elle avait prise durant le dernier trimestre de 2004. Il existe d'autres facteurs sus-

● *Voir 2004 produit des résultats solides... suite en page 4*

ceptibles de miner la confiance du consommateur, dont la menace d'une hausse des taux d'intérêt, un niveau plus élevé d'endettement personnel et la volatilité toujours croissante de la valeur du dollar canadien. Toutefois, si le marché automobile américain continue comme certains le prédisent de réaliser des ventes de 16,5 millions d'unités en 2005, la production canadienne en bénéficiera elle aussi, étant donné qu'environ 85 % de cette production est exportée vers les États-Unis.

Donc, les perspectives de construction automobile s'annoncent bien pour les usines affiliées à des intérêts japonais. La production du Ridgeline de Honda qui a démarré en janvier, ainsi que le lancement de la Honda Civic 2006 prévu plus tard cette année à l'usine HCM assureront la capacité de production à l'usine d'Alliston. CAMI ajoutera également à sa production la nouvelle Pontiac Torrent, aux cotés de l'Equinox vers la mi-2005.

Quant aux ventes du côté du Canada, il y a de bonnes nouvelles pour le consommateur. En effet, au cours des deux prochaines années, un nombre record de nouveaux modèles de véhicules seront introduits sur le marché à partir de l'éventail complet des segments de véhicules. Tandis que les années passées voyaient environ 35 nouveaux modèles apparaître sur le marché au cours d'une année modèle, l'année dernière, il y en a eu 53 et on en prévoit 60 en 2005, puis 73 en 2006. Inutile de dire que la concurrence va s'intensifier au cours des années à venir, ce qui représente tout un défi pour les constructeurs automobiles mais une corne d'abondance pour le consommateur.

La Japan Society et le gouvernement de l'Ontario projettent une mission commerciale et d'investissement au Japon en avril prochain

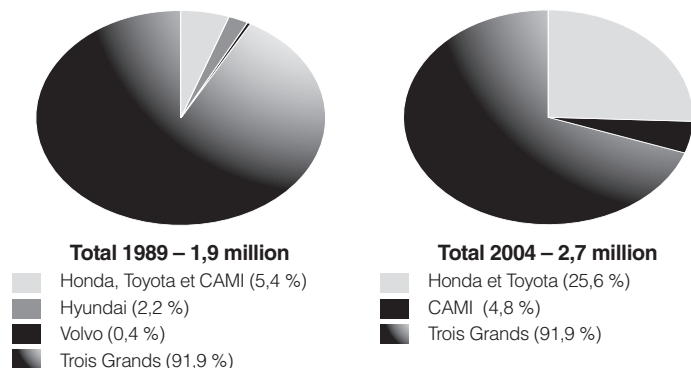
La Japan Society, de concert avec la Chambre de commerce canadienne au Japon, et l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada, préparent une mission commerciale et d'investissement au Japon sous la bannière du Canada et du Japon : Nouveaux horizons : « Partenaires dans l'excellence ». La mission se tiendra du 22 au 29 avril prochain. Des séances d'information et des colloques sont prévus à Tokyo, un colloque sur l'industrie automobile aura lieu à Nagoya et une visite d'honneur à l'Expo 2005 à Aichi est prévue à l'intention des délégués. Par la même occasion, le ministre du Développement économique et du Commerce, l'hon. Joe Cordiano se rendra également au Japon dans le but de promouvoir davantage l'investissement relié au secteur automobile en Ontario. Le ministre Cordiano participera à titre de conférencier d'honneur à l'occasion du banquet organisé par Honda Canada à Tokyo le 24 avril et aussi à l'occasion du banquet de clôture à Nagoya le 28 avril.

Pour obtenir davantage de détails sur la mission de la Japan Society, s'adresser à ses bureaux de Toronto en composant le (416) 366-4168 ou en consultant son site Web à l'adresse : www.japansocietycanada.com.

En bref : l'industrie automobile japonaise au Canada en 2004

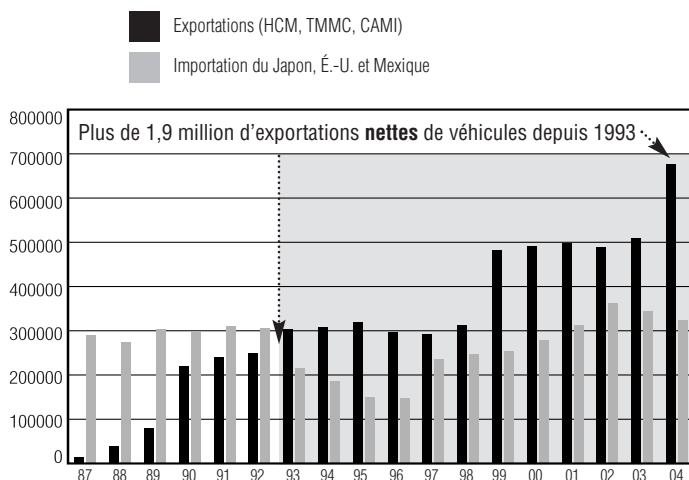
• La production combinée chez Honda (HCM), Toyota (TMMC) et CAMI (coentreprise entre Suzuki et General Motors dont l'usine est située à Ingersoll) s'est élevée à 811 577 unités en 2004, soit presque 21 % de plus qu'en 2003 et représentant 30,4 % du total de la production canadienne, soit une hausse de 5,4 % par rapport à 1989.

Production de véhicules légers au Canada



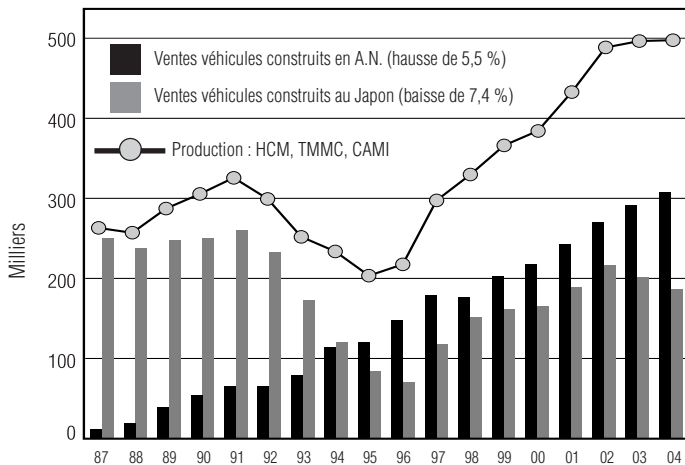
- HCM et TMMC ont établi de nouveaux records de production en 2004, soit 392 500 et 287 800 unités respectivement.
- Les exportations réalisées par ces deux usines ont totalisé 676 500 unités, ce qui représente un ratio d'exportation de 83 %.
- Le Canada est un exportateur net de véhicules « japonais » depuis 1993. Au cours de ces douze années, environ 1,9 million de véhicules ont été exportés du Canada plutôt qu'importés du Japon, des États-Unis et du Mexique combinés.
- Les ventes de véhicules ont atteint un nouveau record en 2004, soit 495,000 unités – une part de marché record de 32,33 %.
- C'est la Honda Civic qui s'est le mieux vendue au Canada en 2004, suivie de la Toyota Corolla – toutes deux sont construites au Canada.

Exportation et importations de véhicules au Canada



• Voir En bref : l'industrie automobile japonaise... suite en page 5

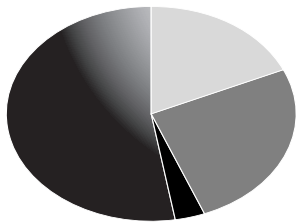
Ventes de véhicules de marque japonaise



En outre, parmi les dix voitures qui se sont le mieux vendues en 2004, il s'est agi dans six cas de voitures de marque japonaise.

• Cinq des huit véhicules vendus au Canada par des constructeurs japonais ont été construits en Amérique du Nord en 2004.

Emplois



Total des emplois au Canada : 57 000

- Construction automobile (10 400)
- Construction pièces/matériaux/machines-outils (14 670)
- Administration des sièges sociaux et ventes (1 900)
- Concessionnaires (30 000)

• Plus de 25 000 emplois manufacturiers ont été créés dans les usines de construction automobile et de pièces automobiles, tandis que les concessionnaires d'un bout à l'autre du Canada emploient un autre 30 000 personnes et l'administration des sièges sociaux et les opérations de vente et de distribution régionales en emploient 1 900. Au total, il s'emploie 57 000 personnes directement et indirectement.

• Il existe actuellement au Canada 49 usines de pièces automobiles, de matériaux et de machines-outils.

Les voitures de l'année en 2005 selon l'AJAC

En décembre dernier, l'AJAC a dévoilé les noms des gagnants des mentions Voiture de l'année en 2005 dans dix sous-catégories. Les membres de JAMA Canada ont remporté cinq des prix décernés.

- Voiture à vocation familiale **Mazda6 Sport**
- Familiale **Mazda6 Sportwagon**
- Fourgonnette **Honda Odyssey**
- Camionnette **Toyota Tacoma**
- Véhicule à propulsion nouvelle .. **Honda Accord Hybrid**
- Camion canadien de l'année **Honda Odyssey**

Pour en arriver à identifier les véhicules visés par les mentions de l'AJAC, on a procédé, au cours d'une période de quatre jours l'automne dernier au Shannonville Motorsport Park de Belleville en Ontario, à une batterie complète de tests « du monde réel » au cours desquels des journalistes automobile ont comparé les vertus de nouveaux ou de substantiellement nouveaux véhicules de l'année modèle 2005.

Pour plus de détails concernant l'AJAC et les mentions de la Voiture de l'année, consultez le site à l'adresse www.ajac.ca.

Prix ÉnerGuide pour les véhicules de l'année modèle 2005 les plus éconergétiques

Les véhicules suivants construits par les membres de JAMA Canada ont remporté un prix ÉnerGuide pour l'année modèle 2005 : consommation de carburant.

- **Honda Insight** – Deux places
 Ville : 3,9 L/100 km (72 mi/gal)
 Route : 3,3 L/100 km (86 mi/gal)
- **Toyota Echo Hatchback** – Sous-compacte
 Ville : 6,7 L/100 km (42 mi/gal)
 Route : 5,2 L/100 km (54 mi/gal)
- **Honda Civic Hybrid** - Compacte (CVT)
 Ville : 4,9 L/100 km (58 mi/gal)
 Route : 4,6 L/100 km (61 mi/gal)
- **Toyota Prius** – Intermédiaire
 Ville : 4,0 L/100 km (71 mi/gal)
 Route : 4,2 L/100 km (67 mi/gal)
- **Mazda B2300** - Camionnette
 Ville : 10,0 L/100 km (28 mi/gal)
 Route : 7,5 L/100 km (38 mi/gal)
- **Toyota Matrix** – Familiale
 Ville : 7,9 L/100 km (36 mi/gal)
 Route : 5,9 L/100 km (48 mi/gal)
- **Honda Odyssey EX-L** - Fourgonnette
 Ville : 12,0 L/100 km (24 mi/gal)
 Route : 7,7 L/100 km (37 mi/gal)

Extrait du Guide de consommation de carburant 2005, publié par l'Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada.

Pour obtenir de plus amples détails, consultez le site Web ÉnerGuide à l'adresse www.vehicules.gc.ca.

Honda Canada procède au lancement de la nouvelle camionnette Ridgeline

L'usine de Honda of Canada Manufacturing (HCM), située à Alliston en Ontario, a lancé en janvier la Ridgeline, sa nouvelle camionnette, ou véhicule utilitaire sport pour être plus précis. HCM se sent bien à l'aise dans son rôle de pionnière au centre de toutes les opérations de construction de Honda. En effet, il s'agit, dans l'ensemble, de l'usine focale où se construisent les grosses fourgonnettes (Odyssey) et les VUS (Acura MDX et Pilot) depuis l'ouverture de

• Voir Honda Canada... suite en page 6

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

Contribution à la croissance de l'économie américaine

En tant que constructeurs automobiles, nous sommes tous fiers de la contribution positive que nous apportons à la prospérité économique américaine et des collectivités au sein des quelles nous œuvrons. À titre de nouveau vice-président du conseil et président de JAMA, Yoshiyasu Nao croit que l'un des objectifs prioritaires de JAMA consistera à rehausser encore davantage la contribution que ses membres apportent aux différents systèmes économiques mondiaux. Et c'est en Amérique que cette réalité est la plus vitale étant donné que les constructeurs japonais produisent actuellement 64 pour cent des véhicules qui s'y vendent.

Les chiffres en disent long sur les changements et l'impact extraordinaires qui en sont ressortis. En voici d'ailleurs quelques-uns :

- En 1980 les constructeurs japonais exportaient du Japon tous les véhicules qu'ils vendaient aux États-Unis. En revanche, en 2004, la production aux États-Unis a dépassé les 3 millions d'unités.
- La part de marché des marques japonaises construites en Amérique du Nord est passée de 15,3 % en 1999 à 20,6 % en 2004.
- Environ 59 000 travailleurs américains conçoivent et produisent ces véhicules. Quelque 351 000 autres les distribuent et les vendent.
- Pour en arriver à ce résultat il a fallu investir plus de 26 milliards de dollars en Amérique, dans 20 installations de construction.
- Dans certains cas, ces usines sont des coentreprises destinées également à la construction de véhicules pour le compte des trois Grands américains. Par exemple, l'opération de coentreprise entre Mazda et Ford à Flat Rock au Michigan assure actuellement la production de la nouvelle Mustang de Ford. L'opération de coentreprise entre Toyota et GM à Fremont en Californie assure la production de la Pontiac Vibe. Quant à l'usine de Mitsubishi à Normal en Illinois, elle assure la production de la Chrysler Sebring.

L'avenir

Toutefois, cet article renferme quelque chose de plus important encore : la promesse d'un avenir meilleur. Les investissements et les emplois sont les deux contributions les plus évidentes qui ont amené les constructeurs automobiles japonais à faire partie du tissu de l'économie américaine et même de celle d'autres pays. Mais les contributions économiques vont au-delà des chiffres, voire même jusqu'à la création d'une nouvelle dynamique économique. En effet, les technologies de production de pointe, la recherche et le développement, l'innovation en matière de produits, des véhicules plus sécuritaires, les solutions environnementales et les conceptions nouvelles contribuent à créer une puissante énergie qui renferme la promesse d'une économie encore plus solide pour demain. Cette énergie nous assure que nous pouvons nous attendre à une encore meilleure productivité, à la croissance de l'emploi et à l'amélioration de la qualité des produits qui soient à des coûts abordables. En bref, cet investissement renferme la promesse d'une société encore plus innovatrice et d'un meilleur niveau de vie qui, en bout de ligne, est la vraie valeur de la concurrence qui a fait bouger les choses.

• Suite de la page 5... Honda Canada



(De g. à dr.) Mike MacEachern, maire de New Tecumseth; Masaharu Hinaga, président, HCM; Hisao Yamaguchi, consul général du Japon (Toronto); l'hon. Monte Kwinter, ministre de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels (Ontario); l'hon. Jerry Pickard, secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie; Sadaaki Numata, ambassadeur du Japon; Peter Gordon, vice-président directeur, HCM; Joe Sperduti, directeur général, Administration, HCM.

l'Usine 2 en 1998. Et maintenant, HCM est la seule usine dans toute l'histoire de Honda à construire la première camionnette.

Bien que Honda ait fait son entrée relativement tard dans le secteur des camionnettes en Amérique du Nord, le Ridgeline est unique à plusieurs points de vue. Pour commencer, la plupart des camionnettes traditionnelles sont dotées d'une carrosserie à châssis séparé. La Ridgeline est munie d'une carrosserie auto-porteuse, d'un châssis en échelle et de deux longerons et sept traverses, offrant à la Ridgeline vingt fois plus de résistance à la torsion à l'arrière que toute autre camionnette compacte à châssis séparé. Deuxièmement, sa carrosserie-autoporteuse offre une sécurité accrue et absorbe mieux les forces d'impact que la carrosserie des camionnettes à châssis séparé. Troisièmement, il s'agit de la première camionnette à offrir un coffre de caisse, un compartiment de rangement de 8,5 pieds cubes logé sous le plateau de chargement.

HCM prévoit construire environ 50 000 unités durant la première année à l'intention des marchés d'Amérique du Nord. La construction de la Ridgeline s'effectuera à l'Usine 2, en même temps les modèles Acura MDX et Honda Pilot. Afin de recourir le plus possible aux ressources locales, 58 fournisseurs canadiens participeront dans le cadre du programme de construction de la Ridgeline.

Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon

Voitures, camions, autobus		TOTAL
PRODUCTION ¹	Janv-déc 2004	10 511 518
	Janv-déc 2003	10 286 018
	Changement %	2,2
EXPORTATIONS ²	Janv-déc 2004	4 957 663
	Janv-déc 2003	4 756 343
	Changement %	4,2
VENTES/ ENREGISTREMENTS ³	Janv-déc 2004	5 853 379
	Janv-déc 2003	5 828 178
	Changement %	0,4
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS ⁴	Janv-déc 2004	272 880
	Janv-déc 2003	278 804
	Changement %	-2,1

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

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