



AUTO QUARTERLY

Printemps 2005
www.jama.ca

NEWSLETTER OF THE JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION OF CANADA

Revue des résultats du 1^{er} trimestre : Manque d'entrain du côté des ventes au Canada, alors que la production et les exportations sont à la hausse

Ventes

Les ventes de nouveaux véhicules légers au Canada (toutes marques confondues) durant le premier trimestre de 2005 ont augmenté de 1,7 % par rapport à la même période l'an dernier, pour atteindre les 326 361 unités. Les ventes d'automobiles ont augmenté de 1 % et celles des camionnettes 2,4 %. Les ventes ont toutefois accusé une baisse de 1 % en mars dernier, ce qui inquiète certains analystes par rapport à la tendance à venir. En effet, historiquement, mars se classe premier parmi les plus importants des mois de ventes de véhicules au Canada. En revanche, les ventes réalisées au Canada en février ont progressé de plus de 10 %, annulant ainsi la baisse de 5 % subie en janvier. Même dans les circonstances les plus favorables, il est risqué de prédire à longue échéance quelles seront les tendances des ventes à partir des résultats d'un mois en particulier.

Les constructeurs japonais ont vu le total de leurs ventes de véhicules légers décliner de 1,6 % au cours du premier trimestre, comparativement à l'an dernier, n'atteignant pas tout à fait la barre des 98 000 unités. Si les ventes d'automobiles ont chuté de 3,8 %, à 69 421 unités, celles des camionnettes, en revanche, ont augmenté de 4,5 %, à 28 551 unités. Si l'on considère chaque entreprise séparément, les résultats sont variables : Honda (y compris Acura) a vu ses ventes augmenter de 5,6 %, Mitsubishi de 4,9 %, Nissan (y compris Infiniti) de 3,9 % et Subaru de 2,1 %. Bien que, dans l'ensemble, le niveau des ventes de Toyota (et Lexus) soit demeuré le même, celui de Mazda et celui de Suzuki ont, pour leur part, tous deux chuté de 20 %. Il convient également de souligner la hausse de 7,3 %, durant le premier trimestre, des ventes de véhicules de construction nord-américaine, alors que celles des modèles de construction japonaise ont chuté de 14,2 % par rapport à la même période en 2004, les ventes d'automobiles chutant de 20,1 %. Jusqu'ici cette année, 64,2 % de toutes les marques de véhicules japonais qui se sont vendus au Canada sont de construction nord-américaine.

Dans l'ensemble, la part de marché du Japon est passée à 30 % au cours du premier trimestre de 2005, comparativement à 31 % pour la même période l'an dernier. La part de marché des trois Grands est demeurée inchangée, soit de 59 %. Ford a accusé une baisse de 5,2 % de ses ventes, tandis que GM et DC ont enregistré,



La « Roue merveilleuse » de la JAMA retrace visuellement l'histoire de la motorisation, tout en offrant un point de vue spectaculaire du site d'EXPO 2005, à Aichi, au Japon. EXPO 2005 se tiendra jusqu'au 25 septembre 2005.

respectivement, une hausse de 4 % et de 4,3 %. De leur côté, les constructeurs coréens ont, au niveau de leurs ventes, enregistré une croissance à deux chiffres au cours du premier trimestre, faisant augmenter leur part de marché de plus d'un demi-point de pourcentage, soit à 5,5 %. À l'exception de Audi et de Jaguar, les ventes des constructeurs européens ont augmenté de 6,6 % au cours du premier trimestre, faisant ainsi passer leur part de marché à 5,4 % pour cette période.

· Voir Revue des résultats du 1^{er} trimestre... suite en page 2

DANS CE NUMÉRO

Revue des résultats du 1 ^{er} trimestre : Manque d'entrain du côté des ventes au Canada, alors que la production et les exportations sont à la hausse . . .	1-3
La mission de l'Ontario au Japon dans le domaine automobile considérée un succès	3
Le secteur de l'automobile conclut un accord volontaire avec le gouvernement du Canada pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre	4
David Adams devient le nouveau président de l'AIAMC	6

Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Janv-mar 2005			Janv-mar 2004			Changement %		
	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL
HONDA	19 813	8 910	23 723	19 453	7 738	27 191	1,9	15,1	5,6
Const. A.N.	18 099	5 551	23 650	17 709	4 420	22 129	2,2	25,6	6,9
Const. Japon	1 714	3 359	5 073	1 744	3 318	5 062	-1,7	1,2	0,2
TOYOTA	24 778	8 334	33 112	23 456	9 695	33 151	5,6	-14,0	-0,1
Const. A.N.	17 269	5 049	22 318	15 396	5 604	21 000	12,2	-9,9	6,3
Const. Japon	7 509	3 285	10 794	8 060	4 091	12 151	-6,8	-19,7	-11,2
MAZDA	10 665	2 080	12 745	13 642	2 461	16 103	-21,8	-15,5	-20,9
Const. A.N.	2 574	1 560	4 134	893	1 598	2 491	188,2	-2,4	66,0
Const. Japon	8 091	520	8 611	12 749	863	13 612	-36,5	-39,7	-36,7
NISSAN	8 938	6 786	15 724	10 296	4 843	15 139	-13,2	40,1	3,9
Const. A.N.	7 512	3 122	10 634	1 427	1 958	10 827	-15,3	59,4	-1,8
Const. Japon	1 426	3 664	5 090	8 861	2 885	4 312	-0,1	27,0	18,0
SUZUKI	1 245	568	1 813	1 521	745	2 266	-18,1	-23,8	-20,0
Const. A.N.	0	0	0	0	257	257	0,0	-100,0	-100,0
Const. Japon	1 245	568	1 813	1 521	488	2 009	-18,1	16,4	-9,8
SUBARU	2 476	855	3 331	2 336	926	3 262	6,0	-7,7	2,1
Const. A.N.	1 254	16	1 270	1 198	41	1 239	4,7	-61,0	2,5
Const. Japon	1 222	839	2 061	1 138	885	2 023	7,4	-5,2	1,9
MINI	1 506	1 018	2 524	1 489	918	2 407	1,1	10,9	4,9
Const. A.N.	565	318	883	409	278	687	38,1	14,4	28,5
Const. Japon	941	700	1 641	1 080	640	1 720	-12,9	9,4	-4,6
TOTAL	69 421	28 551	97 972	72 193	27 326	99 519	-3,8	4,5	-1,6
Const. A.N.	47 273	15 616	62 889	44 474	14 156	58 630	6,3	10,3	7,3
Const. Japon	22 148	12 935	35 083	27 719	13 170	40 889	-20,1	-1,8	-14,2

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

Source: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Production de véhicules automobiles au Canada

	Janv-mar 2005	Janv-mar 2004	Changement %
HONDA (HCM)	100 856	102 811	-1,9
TOYOTA (TMMC)	78 985	74 481	6,0
CAMI	44 440	13 713	224,1
TOTAL	224 281	191 005	17,4

Source: JAMA Canada

Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Janv-mar 2005	Janv-mar 2004	Changement %
HONDA (HCM)	81 553	84 020	-2,9
TOYOTA (TMMC)	62 587	58 426	7,1
CAMI	41 675	13 032	219,8
TOTAL	185 815	155 478	19,5

Source: JAMA Canada

Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Janv-mar 2005	Janv-mar 2004	Changement %
JAPON	49 400	45 360	8,9
É.-U./MEXIQUE	43 882	40 141	9,3
TOTAL	93 282	85 501	9,1

Source: JAMA, JAMA Canada

· Suite de la page 1... Revue des résultats du 1^{er} trimestre

Production et exportations

La production de véhicules légers à partir des usines affiliées à des intérêts japonais au Canada a augmenté de 17,4 % au cours du premier trimestre de 2005, soit à plus de 224 000 unités. Ce gain est attribuable en grande partie à l'usine CAMI qui a plus que triplé sa production, soit 44 440 unités, comparativement à 13 713 unités au cours du premier trimestre de l'an dernier. CAMI, une coentreprise à part égale de Suzuki Motor Corporation et de la General Motors du Canada, et située à Ingersoll en Ontario, n'assure actuellement la construction que d'un seul modèle et ce, pour le compte de Chevrolet. Il s'agit du véhicule utilitaire sport Equinox dont les ventes ont été profitables aussi bien aux États-Unis qu'au Canada. En 2005, toutefois, on prévoit ajouter à la production de l'usine CAMI une version Pontiac de l'Equinox, et, en 2006, on s'attend à ce que Suzuki y construise un nouveau VUS.

Parallèlement, la production de l'usine Toyota Motor Manufacturing Canada (TMMC) a augmenté de 6 % au cours du premier trimestre de 2005, atteignant presque les 79 000 unités. L'usine TMMC assure la construction de trois modèles de voitures : la Corolla et la Matrix à l'usine Nord et la Lexus RX330 à l'usine Sud à Cambridge en Ontario.

La production de l'usine Honda of Canada Manufacturing (HCM) située à Alliston en Ontario a diminué de 1,9 %, pour atteindre les 100 856 unités au cours de ce premier trimestre. En janvier dernier, l'usine HCM procédait au lancement du nouveau camion Ridgeline,

tandis qu'on resituait à l'usine Honda en Alabama la production de la minifourgonnette Odyssey destinée au marché nord-américain.

Les véhicules exportés de ces usines canadiennes ont suivi une tendance semblable au cours de ce trimestre-ci. Dans l'ensemble, les expéditions réalisées vers les États-Unis et autres marchés mondiaux ont grimpé de 19,5 % par rapport à 2004, atteignant un total de 185 815 unités. Les exportations réalisées à partir de l'usine CAMI ont bondi de 219,8 %, soit 41 675 unités (un ratio exportations-production de 93,8 %), tandis que l'usine TMMC a expédié 62 587 unités, soit une hausse de 7,1 % (un ratio d'exportations de 79,2 %). Quant à l'usine HCM, ses exportations ont diminué de 2,9 %, à 81 553 unités (un ratio d'exportations de 80,9 %).

Importations

Les expéditions de véhicules au Canada à partir du Japon et des usines japonaises situées dans d'autres pays ont augmenté de 9,1 % au cours de ce trimestre, atteignant les 93 282 unités. En raison de la capacité de production accrue en Amérique du Nord, le nombre de véhicules acheminés des pays parties à l'ALENA (les États-Unis et le Mexique) a augmenté de 9,3 %, à presque 44 000 unités, tandis que les exportations du Japon ont augmenté de 8,9 %, à 49 400 unités. Voici douze ans que le Canada est un exportateur net de véhicules « japonais ». Cette tendance s'est poursuivie durant ce trimestre où les usines HCM et TMMC ont exporté un total combiné de plus de 144 000 unités, tandis que les membres de JAMA Canada ont importé moins de 90 000 unités durant cette même période, ce qui représente un total d'exportations nettes d'environ 54 000 véhicules.

La mission de l'Ontario au Japon dans le domaine automobile considérée un succès

La semaine du 25 au 29 avril dernier était consacrée à la mission commerciale et d'investissement de l'Ontario au Japon. En effet, la *Japan Society of Canada*, en collaboration avec l'Association des fabricants de pièces d'automobile (AFPA), AUTO21 et le gouvernement de l'Ontario, ont participé à une série de conférences interreliées, de rencontres et de visites à Tokyo et à Nagoya. La mission de cinq jours s'est terminée sur une note tout à fait spéciale, soit la visite du site d'EXPO 2005, à Aichi, au Japon, y compris la visite du Pavillon du Canada, des expositions de la Toyota Motor Corporation, ainsi que de la « Roue merveilleuse » de la JAMA.

« Nous voulons que le Japon et l'Ontario intensifient leur collaboration dans l'économie mondiale », a déclaré M. Joe Cordiano, ministre du Développement économique et du Commerce, qui se trouvait à la tête de la mission de commerce et d'investissement dans le domaine automobile. « Cette visite est l'occasion pour nous de présenter nos sociétés de pointe et nos brillants chercheurs sur la scène internationale. Nous voulons convaincre le monde que l'Ontario est le meilleur endroit d'Amérique du Nord pour faire des affaires. »

En 2004, le Japon était le partenaire commercial numéro quatre de l'Ontario. En outre, le Japon est le plus important investisseur d'Asie en Ontario, avec quelque 240 sociétés japonaises main-



Le Pavillon du Canada à EXPO 2005, à Aichi, au Japon.
Source : 1,2 - JAMA; 3 -JADA, JMVA; 4 -JAIA



Vue aérienne du site d'EXPO 2005.

tenant des intérêts commerciaux dans la province, y compris trois constructeurs de véhicules et plus de 40 usines de pièces d'automobile affiliées.

« L'Ontario et le Japon sont des partenaires de longue date, soutenus par des liens économiques, culturels et éducatifs », a ajouté Ben Ciprietti, président-directeur général de la *Japan Society of Canada*, qui s'est associée à la province pour la mission au Japon. « Il est essentiel pour notre prospérité continue de favoriser activement ces liens et les débouchés d'affaires qu'ils représentent. »

Au cours de la mission de cinq jours, centrée sur EXPO 2005 à Aichi, au Japon, le ministre a rencontré des dirigeants de l'industrie automobile japonaise afin de leur présenter toutes les possibilités d'investissement et de recherche qu'offre l'Ontario. Deux conférences ont eu lieu durant la mission. La première s'est tenue le 25 avril à l'ambassade du Canada à Tokyo sous forme de séances d'information sur le développement économique et politique au Japon, y compris les perspectives visant l'amélioration de l'entente-cadre entre le Canada et le Japon présentée par l'ambassadeur, Rob Wright, et le premier délégué commercial, Peter MacArthur. Au cours d'un déjeuner-conférence, John Harris, du bureau Ballard Power Systems situé au Japon, a parlé de l'avenir des piles à combustible et de la technologie connexe. Durant la session

· Voir La mission de l'Ontario au Japon... suite en page 4

d'après-midi, huit présentations se sont données concernant un grand nombre de projets de recherche actuellement en cours dans plusieurs universités ontariennes, y compris les activités croissantes du côté de AUTO21, ainsi qu'un aperçu concernant Hydrogenics Inc., une entreprise de fabrication de piles à combustible en Ontario.



Dr Michael Worsnick, « WatCAR », Université de Waterloo, a fourni un aperçu des activités du Centre de recherche automobile de Waterloo à l'ambassade canadienne à Tokyo.

Le deuxième colloque portait sur le thème de l'industrie automobile et s'est tenu le 27 avril à Nagoya. Plusieurs présentations se sont données, dont, entre autres : Gerry Fedchun, président de l'AFPA, qui a fourni un aperçu de l'industrie canadienne de pièces d'automobile; Ray Tanguay, président, Toyota Motor Manufacturing Canada, qui a parlé du développement des sources d'approvisionnement de Toyota en Amérique du Nord; Dr Mamdouh Shoukri, vice-président, McMaster University, qui a expliqué en quoi consiste le réseau de recherche de l'Ontario dans le secteur automobile; et Mark Hogan, président, Magna International, qui a fourni un aperçu de l'ensemble des activités de Magna et de sa présence toujours croissante au Japon et en Asie.

Le 28 avril, JETRO a organisé un déjeuner-conférence à Nagoya où Kunihiko Fujiki, du bureau de développement commercial Fujiki, a fourni un aperçu des tendances actuelles dans le secteur de l'automobile au Japon et des principaux aspects reliés à la stratégie d'achat des constructeurs automobiles japonais. Les délégués ont visité l'usine Tsutsumi, située dans la ville de Toyota. Il s'agit de la seule usine à fabriquer actuellement le véhicule hybride Prius.

Le secteur de l'automobile conclut un accord volontaire avec le gouvernement du Canada pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le 5 avril dernier, le secteur de l'automobile du Canada annonçait la conclusion d'un accord volontaire avec le gouvernement du Canada en vue d'une baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES) produites par le parc de véhicules du Canada, de 5,3 mégatonnes d'ici à la fin de 2010. L'entente correspond à l'objectif de

réduction des émissions de GES des véhicules légers établi dans le Plan du Canada sur les changements climatiques publié en 2002 par le gouvernement.

Afin d'atteindre cet objectif de réduction des GES de 5,3 mégatonnes pour le secteur, l'industrie automobile du Canada mettra de l'avant un vaste plan d'action comportant les initiatives suivantes :

- Offrir et mettre en valeur un large éventail de technologies de réduction de consommation de carburant des véhicules, notamment des groupes motopropulseurs hybrides, une technologie de désactivation de cylindres, une technologie du diesel d'avant-garde, des véhicules compatibles avec des carburants de remplacement et autres technologies émergentes.
- Poursuivre les travaux d'amélioration conceptuelle et technique sans compromettre la sécurité des passagers.
- Mettre en marché des technologies favorisant les économies de carburant, les systèmes de diagnostic embarqué et les dispositifs de surveillance de la pression des pneus.
- Aider les Canadiens à comprendre l'incidence qu'ils peuvent avoir sur la réduction des émissions de GES et encourager les comportements positifs en matière d'achat, d'entretien et d'utilisation des voitures et des véhicules utilitaires légers au Canada.
- Promouvoir l'utilisation judicieuse de carburants de remplacement comme l'éthanol, le carburant diesel propre et le biodiesel et collaborer avec le gouvernement et les fournisseurs à cet égard.
- Soutenir, en collaboration avec le gouvernement, les travaux de recherche et de développement effectués au Canada sur de futures technologies offrant des possibilités de réduction considérable des GES après 2010, notamment les piles à l'hydrogène, le développement d'une infrastructure de distribution d'hydrogène au Canada, de même que d'autres technologies naissantes.

L'accord prévoit la formation d'un comité mixte gouvernement-industrie chargé de surveiller les progrès annuels et les réalisations de l'industrie par rapport aux objectifs intermédiaires de réduction des émissions de GES établis. L'objectif de réduction de 5,3 mégatonnes d'émissions de GES d'ici à 2010 s'appuie sur les travaux de 1999 de la Table des transports sur les changements climatiques et leur mise à jour subséquente, ainsi que sur les projections d'émissions de GES par les véhicules élaborés par cette Table, de même que sur le document de RNCan Perspectives des émissions du Canada - Mise à jour (décembre 1999).

Cet éventail d'initiatives est maintenant possible par suite des importantes percées réalisées à ce jour au chapitre de la réduction des émissions de véhicules productrices de smog. Grâce aux nouvelles technologies dont ils sont équipés, les véhicules conformes aux normes d'émissions de niveau 2 qui font maintenant leur entrée devraient produire 99 % moins d'émissions productrices de smog que les modèles antérieurs aux contrôles. Les normes de niveau 2, qui contribueront énormément à l'amélioration de la qualité de l'air, sont les normes nationales les plus rigoureuses au monde. Pour la

· Suite de la page 4... Voir Le secteur de l'automobile conclut un accord volontaire

première fois, elles s'appliqueront aussi bien aux voitures de tourisme qu'aux véhicules légers, y compris les véhicules utilitaires sport (VUS).

Cet accord s'appuie sur les succès obtenus par l'industrie à la faveur des accords volontaires conclus au Canada dans de nombreux domaines, notamment la sécurité des véhicules automobiles, la consommation de carburant et les réductions des émissions. La Corporation des associations de détaillants d'automobiles (CADA) a participé aux décisions qui ont mené à l'accord et mettra de l'avant des initiatives de sensibilisation dans l'ensemble du Canada afin d'en faciliter la réussite.

Document d'information :

Technologies de réduction des émissions de GES de l'industrie automobile

(Le document d'information suivant a été préparé par l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AIAMC) et l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV). Pour de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez consulter le site www.aiamc.com ou www.cvma.ca.

Dans toute l'Amérique du Nord, le secteur de l'automobile a mis au point une variété de technologies visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules. La plupart de ces technologies ont des incidences connexes qui nécessitent la modification des systèmes connexes, l'augmentation de la puissance des ordinateurs et la complexification des logiciels de bord ainsi que des changements aux procédures de montage et aux systèmes des fournisseurs. Certaines technologies exigeront des travaux ultérieurs de recherche, de développement et d'ingénierie et pourraient, dans certaines applications, ne pas convenir ou encore n'être ni réalisables ni rentables.

On trouvera ci-dessous une description générale de divers types de technologies réduction de la consommation de carburant en cours de développement ou déjà appliquées par les constructeurs de véhicules automobiles.

Boîtes de vitesses

L'un des moyens employés pour augmenter l'efficacité du groupe motopropulseur est d'assurer une meilleure concordance entre la vitesse du véhicule et la vitesse du moteur. C'est la boîte de vitesses qui assure cette concordance. Maintenir le plus possible le rendement du moteur à son niveau optimal comporte des avantages considérables à cet égard.

Parmi les nouvelles percées dans la technologie des boîtes de vitesses qui contribuent à ces améliorations du fonctionnement, mentionnons la transmission à variation continue, les boîtes de vitesses à quatre, cinq et six rapports de démultiplication avant, les surmultiplicateurs évolués et les boîtes de vitesses automatiques avec convertisseur de couple à commande électronique.

Moteurs

Il est possible d'améliorer le rendement du moteur par la hausse de l'efficacité de combustion, la réduction des pertes mécaniques ou la

mise en place de systèmes avancés de gestion du moteur.

Le rendement de combustion peut être amélioré par la hausse du taux de compression, un meilleur mélange et une meilleure distribution de l'air et du carburant, le double allumage et l'optimisation du point d'allumage (tous ces moyens sont liés à l'amélioration des soupapes, de l'allumage et du contrôle de l'injection de carburant). Dans les moteurs à essence et diesel, les systèmes à injection directe de carburant à contrôle électronique assurent une amélioration du rendement du carburant dans un vaste éventail de conditions de conduite. Les plus récents systèmes de bord des véhicules qui captent les gaz d'évaporation pendant le remplissage du réservoir de carburant et pendant la conduite sont également avantageux.



(de g. à d.) : Marcus Breitschwerdt, président du conseil de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (président et chef de la direction de Mercedes-Benz Canada); l'Hon. Stéphane Dion, ministre de l'Environnement du Canada; l'Hon. R. John Eford, ministre, Ressources naturelles du Canada; Joe Hinrichs, président du conseil de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (président et chef de la direction de Ford du Canada).

La réduction des pertes mécaniques peut être réalisée en abaissant le frottement interne du moteur par l'utilisation de composants (céramiques, rouleaux de roue libre) et de lubrifiants perfectionnés, la réduction ou l'amélioration de l'étranglement (contrôle de la consommation par le réglage de la distribution et la commande électronique des gaz), l'arrêt sélectif des cylindres et la réduction de la taille des moteurs (rendue possible, avec le maintien des niveaux de puissance, grâce au turbocompresseur ou à la suralimentation).

Les systèmes de gestion évoluée des moteurs comme le diagnostic embarqué (OBD II) et les systèmes de démarrage et d'arrêt du moteur sont conçus pour réduire le gaspillage d'énergie causé par un moteur mal réglé ou un ralenti excessif, respectivement.

La distribution à programme variable et à levée variable des soupapes permet d'optimiser la puissance ou le rendement de pointe du moteur dans toutes ses conditions d'utilisation. L'amélioration de la réaction et de la puissance a également permis l'utilisation de plus petits moteurs sans compromettre la performance du véhicule.

L'utilisation de moteurs diesel de pointe constitue une autre façon de réduire les émissions de GES. Afin de respecter les normes actuelles nord-américaines en matière d'émissions d'échappement,

des catalyseurs perfectionnés et d'autres technologies de traitement secondaires des gaz d'échappement ainsi que des formules de carburant améliorées sont requises.

Autres améliorations (appliquées au groupe motopropulseur)

L'amélioration de la gestion du groupe motopropulseur, par le recours à la surveillance et au contrôle électroniques, assure un meilleur comportement moteur et boîte de vitesses avec de lourdes charges et dans des conditions de conduite difficiles.

Les nouveaux systèmes, notamment les pompes à carburant à commande électrique régulée, les pompes électriques du liquide de refroidissement et de servo-direction ainsi que les alternateurs à rendement élevé réduisent les pertes énergétiques des sous-systèmes et augmentent ainsi le rendement des véhicules.

Autres améliorations (appliquées à l'ensemble du véhicule)

Les matériaux légers, les pneus de faible résistance au roulement, les systèmes de surveillance de la pression des pneus et l'aérodynamisme amélioré réduisent les besoins énergétiques en réduisant la friction liée au poids des véhicules (sans compromettre la sécurité des passagers) et à la traînée.

Les systèmes de propulsion hybrides récupèrent l'énergie produite au freinage. Cette énergie est utilisée pour faciliter la reprise de vitesse du véhicule, ce qui réduit considérablement la puissance requise du moteur.

Les outils de modélisation modernes, les méthodes évoluées de simulation et d'optimisation des systèmes et l'optimisation sur route permettent de concevoir et de construire des véhicules conformes à des exigences plus précises, afin de répondre aux attentes du propriétaire tant au chapitre des aspects pratiques que des performances.

Les carburants de remplacement renouvelables, comme l'éthanol tiré de la biomasse (E10, E85), le biodiesel et l'hydrogène, peuvent produire des niveaux beaucoup moins élevés de GES au cours du cycle de vie que l'essence et le carburant diesel en usage actuellement.

Réductions des émissions productrices de smog

Les émissions de gaz à effet de serre diffèrent des émissions productrices de smog. Les émissions d'échappement assujetties à réglementation qui contribuent à la formation du smog sont les hydrocarbures, les oxydes d'azote et le monoxyde de carbone, tandis que les émissions de GES sont provoquées par la combustion des carburants de carbone dans les véhicules et sont proportionnelles à la distance parcourue par les véhicules et la quantité d'essence consommée.

L'industrie automobile canadienne a commencé à mettre de l'avant des mesures pour réduire les émissions productrices de smog il y a plusieurs décennies. L'application des récentes normes sur les émissions de niveau 2 à tous les nouveaux véhicules (voitures et véhicules utilitaires légers) se traduira par une réduction de 99 % des émissions productrices de smog par rapport aux niveaux d'avant les contrôles.

Jusqu'à quel point, concrètement, les nouveaux véhicules conformes aux normes de niveau 2 sont-ils propres?

- Brûler une corde de bois dans votre foyer cet hiver produira davantage d'émissions productrices de smog que toutes les émissions produites par dix VUS de niveau 2 pendant toute leur existence.
- Il vous faudrait conduire 37 nouveaux VUS de niveau 2 autour de la terre pour égaler les émissions produites par la combustion de cette seule corde de bois.
- Peindre une pièce avec un gallon (4,54 litres) de peinture intérieure à base d'eau produit davantage d'émissions productrices de smog que la conduite d'un véhicule de niveau 2 de Toronto à Vancouver aller-retour.

David Adams devient le nouveau président de l'AIAMC



C'est en avril dernier que David C. Adams a été nommé président de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AIAMC).

M. Adams remplace Robert (Bob) J. Armstrong, qui a tout récemment quitté l'AIAMC pour se joindre à PBB Global Logistics en tant que premier vice-président, Affaires gouvernementales, après avoir occupé depuis 1997 le poste de président de l'AIAMC.

Avant de se joindre à l'AIAMC, M. Adams avait occupé depuis 1999, le poste de vice-président, Politiques, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV). Depuis qu'il s'était joint à l'ACCV en 1987, M. Adams était chargé principalement des activités de l'Association dans les domaines du commerce, de l'économique, des taxes, du bien-être social et des mesures à l'intention des consommateurs.

Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon

Voitures, camions, autobus		TOTAL
PRODUCTION ¹	Janv-mar 2005	2 875 302
	Janv-mar 2004	2 769 782
	Changement %	3,8
EXPORTATIONS ²	Janv-mar 2005	1 211 208
	Janv-mar 2004	1 190 085
	Changement %	1,8
VENTES/ ENREGISTREMENTS ³	Janv-mar 2005	1 755 346
	Janv-mar 2004	1 788 004
	Changement %	-1,8
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS ⁴	Janv-mar 2005	69 202
	Janv-mar 2004	73 379
	Changement %	-5,7

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

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