

## Troisième trimestre : maintien d'une croissance modérée malgré des résultats variables

Au troisième trimestre 2000, bien que les données cumulatives annuelles relatives à la production combinée des trois constructeurs canadiens d'automobiles associés à des intérêts japonais soient en hausse par rapport à l'année dernière, la production, enregistrée chez HCM, Toyota (TMMC) et CAMI, a chuté de 3,6 % si on la compare à celle de la même période de 1999. D'autre part, les membres de JAMA Canada ont vu leurs ventes du troisième trimestre bondir de 7,3 % par rapport à l'année antérieure.

### Chez HCM, la production atteint son plein rendement

À la fin du troisième trimestre, la production combinée de véhicules automobiles légers s'est accrue de 5,1 %, atteignant presque la barre des 462 000 unités. Toutefois, les résultats varient selon les compagnies. Seule Honda a enregistré une hausse par rapport à l'année précédente, à cause de la popularité soutenue de la mini-fourgonnette Odyssey. De plus, HCM a procédé, en septembre, au lancement fructueux et simultané de deux nouveaux modèles : la Honda Civic 2001 et le véhicule loisir travail Acura MDX, dont c'était la première apparition à l'échelle mondiale. Bientôt, la production chez HCM atteindra une capacité annuelle de 340 000 unités.

D'autre part, les résultats, enregistrés sur le plan de la production, par TMMC et CAMI, révèlent des baisses respectives de 12,7 et de 2,0 %, si on les compare à 1999. Cette baisse de production peut être attribuée à un affaiblissement graduel des marchés par rapport à des modèles qui, au niveau de cycle de vie du produit, montrent des signes de vieillissement.

À l'automne 2001, TMMC entamera la mise en production d'une nouvelle version de la Corolla et CAMI a annoncé que, dès le printemps prochain, elle cessera la production de voitures supercompactes (la Metro de Chevrolet et la Swift de Suzuki). Bien que rien n'ait filtré concernant la mise au point d'un nouveau modèle, CAMI poursuivra la production à Ingersoll de ses populaires et compacts véhicules loisir travail (le Vitara de Suzuki et le Tracker de Chevrolet).

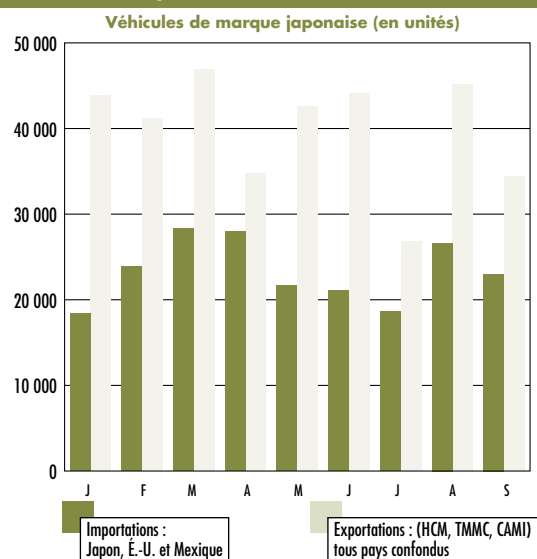
Ailleurs dans l'industrie automobile canadienne, tant DaimlerChrysler Canada que General Motors ont annoncé, à cause de stocks trop élevés, des mises à pied temporaires dans certaines de leurs usines au Canada. Alors que la plus grande partie de la production canadienne est exportée aux États-Unis, certains symptômes d'essoufflement ont été observés sur ce marché, bien que les niveaux courants de ventes induites par incitatifs montrent une progression de 5,2 % en comparaison avec les neuf premiers mois de l'année dernière.

### Perspectives encourageantes pour les ventes canadiennes

Actuellement, la plupart des analystes font preuve d'optimisme, en ce qui concerne les ventes automobiles globales au Canada en 2001, à cause de la vigueur des indicateurs économiques, des gains de productivité et du vieillissement du parc automobile canadien.

En tant que groupe, les résultats affichés par les membres de JAMA Canada, à la fin du troisième trimestre, montrent une progression de l'ordre de 8,7 % des ventes des véhicules légers, lesquelles atteignent presque 297 000 unités. Par rapport à la même période de 1999, les ventes de voitures se sont accrues de 10,3 % alors que celles des camions légers ont

### Importations et exportations mensuelles au Canada (2000)



### Perspectives encourageantes... Suite à la page 8

#### DANS CE NUMÉRO

Ventes, exportations, importations, production : tableaux et graphiques . . . . .	<b>2</b>
Les alliances s'étoffent : General Motors double sa participation dans le capital de Suzuki Motors . . . . .	<b>3</b>
Profil : Honda Canada inc. . . . .	<b>4-5</b>
Faits saillants du Rapport Harbour 2000 . . . . .	<b>6</b>
Le Canada accepte de se plier à l'échéance fixée par l'OMC concernant la résiliation du Pacte de l'automobile. . . . .	<b>7</b>
Première pelletée de terre pour Ube Automotive à Sarnia. . . . .	<b>7</b>
Toyota Gosei envisage d'établir une usine de pièces de plastique en Ontario . . . . .	<b>7</b>
Commentaire de William C. Duncan de JAMA États-Unis . . . . .	<b>8</b>

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

Entreprise	Janv-Sept 2000			Janv-Sept 1999			% changement		
	AUTOS	CAMIONS	TOTAL	AUTOS	CAMIONS	TOTAL	AUTOS	CAMIONS	TOTAL
<b>HONDA</b>	82 646	20 765	103 411	79 088	19 549	98 637	4,5	6,2	4,8
Construits A.N.	75 441	10 328	85 769	69 043	8 855	77 898	9,3	16,6	10,1
Construits Japon	7 205	10 437	17 642	10 045	10 694	20 739	-28,3	-2,4	-14,9
<b>TOYOTA</b>	76 466	20 779	97 245	70 647	26 055	96 702	8,2	-20,2	0,6
Construits A.N.	35 876	12 296	48 172	34 243	14 351	48 594	4,8	-14,3	-0,9
Construits Japon	40 590	8 483	49 073	36 404	11 704	48 108	11,5	-27,5	2,0
<b>MAZDA</b>	29 194	11 736	40 930	25 853	6 240	32 093	12,9	88,1	27,5
Construits A.N.	2 436	3 672	6 108	3 713	3 848	7 561	-34,4	-4,6	-19,2
Construits Japon	26 758	8 064	34 822	22 140	2 392	24 532	20,9	237,1	41,9
<b>NISSAN</b>	22 957	13 103	36 060	15 914	11 730	27 644	44,3	11,7	30,4
Construits A.N.	14 757	4 631	19 388	9 286	3 044	12 330	58,9	52,1	57,2
Construits Japon	8 200	8 472	16 672	6 628	8 686	15 314	23,7	-2,5	8,9
<b>SUZUKI</b>	3 939	4 581	8 520	4 063	4 864	8 927	-3,1	-5,8	-4,6
Construits A.N.	1 025	1 654	2 679	1 283	1 651	2 934	-20,1	0,2	-8,7
Construits Japon	2 914	2 927	5 841	2 780	3 213	5 993	4,8	-8,9	-2,5
<b>SUBARU</b>	7 322	3 433	10 755	6 147	3 042	9 189	19,1	12,9	17,0
Construits A.N.	5 491	0	5 491	4 133	0	4 133	32,9	0,0	32,9
Construits Japon	1 831	3 433	5 264	2 014	3 042	5 056	-9,1	12,9	4,1
<b>TOTAL</b>	222 524	74 397	296 921	201 712	71 480	273 192	10,3	4,1	8,7
<b>Construits A.N.</b>	135 026	32 581	167 607	121 701	31 749	153 450	10,9	2,6	9,2
<b>Construits Japon</b>	87 498	41 816	129 314	80 011	39 731	119 742	9,4	5,2	8,0

Source : AIAMC

### Production de véhicules automobiles au Canada

	Janv-Sept 2000	Janv-Sept 1999	% changement
<b>HONDA (HCM)</b>	241 620	197 141	22,6
<b>TOYOTA (TMMC)</b>	139 897	160 172	-12,7
<b>CAMI*</b>	80 097	81 773	-2,0
<b>TOTAL</b>	461 614	439 086	5,1

\* Estimation de 1999

Source : JAMA Canada

### Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Janv-Sept 2000	Janv-Sept 1999	% changement
<b>HONDA (HCM)</b>	184 603	146 256	26,2
<b>TOYOTA (TMMC)</b>	105 629	126 544	-16,5
<b>CAMI*</b>	69 651	60 000	16,1
<b>TOTAL</b>	359 883	332 800	8,1

\* Estimation de 1999

Source : JAMA Canada

### Importations de véhicules (expéditions) vers le Canada

	Janv-Sept 2000	Janv-Sept 1999	% changement
<b>JAPON</b>	132,242	126,790	4,3
<b>É.-U./MEXIQUE</b>	78,834	65,069	21,2
<b>TOTAL</b>	211,076	191,859	10,0

Source : JAMA, JAMA Canada

### Perspectives encourageantes ... Suite de la page 1

grimpé de 4,1 %. Si cette progression se maintient, les résultats à la fin de l'an 2000 seront supérieurs au record précédent de 365 000 unités enregistré en 1999.

En matière de parts de marché, celle qui revient aux membres de JAMA Canada s'établit à 24,5 %, en hausse d'un demi-point par rapport à l'année précédente. Au cours des neuf premiers mois de l'an 2000, ils ont accaparé 33,5 % du marché de la voiture de tourisme et 13,6 % de celui du camion léger.

Au cours des trois premiers trimestres de l'an 2000, parmi les sociétés membres prises isolément, Honda Canada affiche les ventes les plus fortes avec 103 000 unités, alors que Nissan Canada mène le bal au niveau de la progression enregistrée cette année par rapport à l'année antérieure, avec une croissance de 30,4 % pour un total de 36 000 unités.

### Expéditions de véhicules : exportations et importations

À la fin de septembre, les exportations combinées des usines canadiennes (HCM, TMMC et CAMI) avaient augmenté de 8,1 % et atteignaient un peu moins de 360 000 unités.

Bien que la plupart des exportations soient dirigées vers les États-Unis, environ 2 600 mini-fourgonnettes Odyssey ont été expédiées au Japon jusqu'à présent au cours de l'année.

En 2000, étant donné la forte demande intérieure, les expéditions de véhicules finis en provenance du Japon, des États-Unis et du Mexique, à l'intention des consommateurs canadiens, se sont accrues. Alors que les expéditions de véhicules du Japon étaient en hausse de 4,3 % à 132 000 unités, les importations américaines et mexicaines ont grimpé de 21,2 % à 78 000 unités au cours de la même période. Les exportations continuent de surpasser largement les importations.

# Les alliances s'étoffent : General Motors double sa participation dans le capital de Suzuki Motors

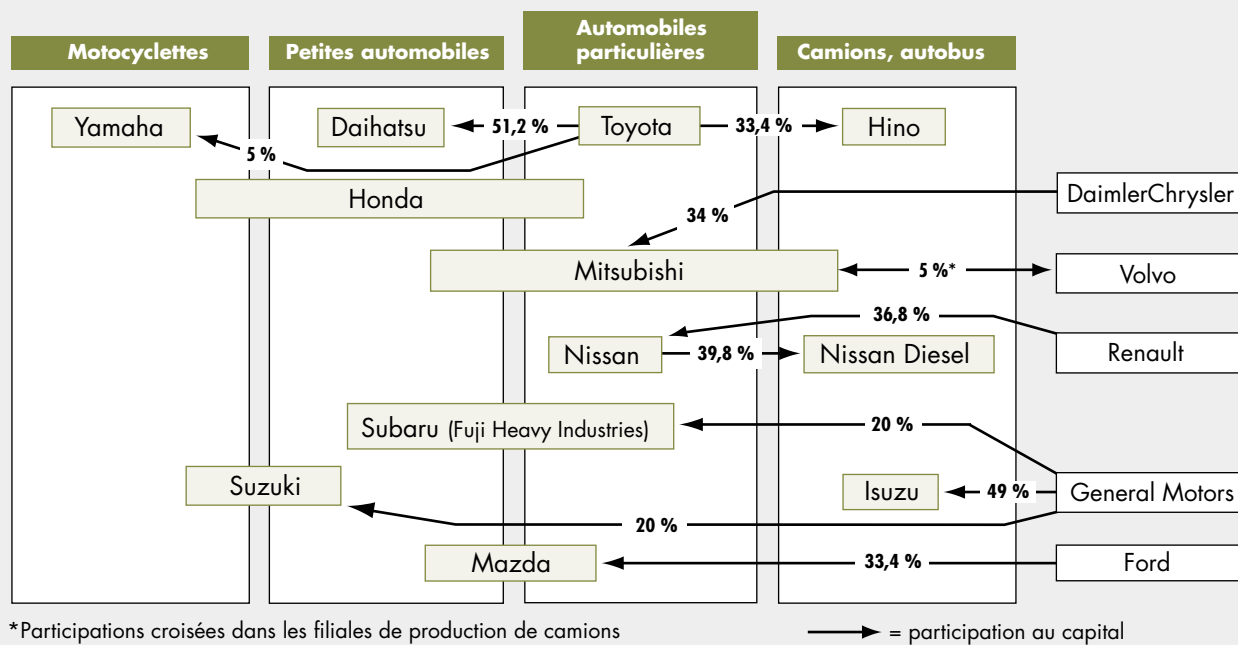
À la mi-septembre, GM a accepté de déboursier environ 980 millions de \$ CAN (653 millions de \$ US), afin de doubler sa participation dans le capital-actions de Suzuki Motors Corporation, dans la foulée de la tendance à l'accroissement, parmi les constructeurs mondiaux de véhicules automobiles, des prises de participation dans le capital-actions. Entre autres choses, à cause tout particulièrement de la force de Suzuki au niveau de la conception et de la production de véhicules de taille réduite, cette transaction devrait aider GM et Suzuki à appliquer leurs stratégies asiatiques.

Au cours des deux dernières années, des changements considérables sont survenus dans le paysage des constructeurs japonais d'automobiles. Suscités en partie par les problèmes économiques persistants qu'a connus le Japon, on a assisté à l'établissement ou à l'approfondissement de liens, au niveau du capital-actions, avec d'autres fabricants automobiles, tant japonais qu'étrangers. Alors que le gouvernement et le secteur d'activités au Japon s'activent à échafauder une restructuration,

apte à relancer l'économie de façon durable, les nouvelles associations commerciales, y compris les prises de participation au capital-actions, s'avèrent d'importantes initiatives de survie à long terme dans un monde où la concurrence est de plus en plus acharnée. Ces changements font également corps avec la mondialisation soutenue que connaît l'industrie automobile.

Pour l'industrie automobile japonaise, les alliances avec participation au capital ne sont pas nouvelles en soi, mais l'ampleur qui les caractérise nous fait pénétrer dans un domaine inexploré. La concurrence mondiale intense qui s'exerce tant dans les marchés à industrialisation ancienne que dans les marchés en développement, le besoin constant de diminuer les coûts, de même que les frais énormes engloutis par la mise au point de nouvelles technologies se révèlent, pour les constructeurs de véhicules, des facteurs puissants les poussant à trouver des façons de rationaliser leurs activités. Le tableau ci-dessous résume la situation actuelle des constructeurs automobiles japonais, en matière d'associations au niveau du capital-actions.

## Associations au niveau du capital-actions des constructeurs automobiles au Japon



## Profil

# Honda Canada inc.

Trois trimestres sur quatre d'écoulés au cours de l'an 2000, et il semble bien que Honda Canada (HCI) soit sur le point de connaître à nouveau une année record à la fois sur le plan de la production que des ventes. L'an dernier, la production a bondi de 53 % pour atteindre un nouveau sommet de 275 000 unités, alors que les ventes enregistraient un niveau record de 131 000 unités. En 2000, on a prévu un accroissement à 340 000 unités de la capacité de production chez Honda of Canada Mfg. Inc. (HCM), alors que les ventes consignées à ce jour surpassent de presque 6 % celles qui ont été conclues en 1999.



*M. Shigeru Takagi,  
président de  
Honda Canada inc.*

En fait, selon Shigeru Takagi, le président actuel de HCI, les marchés canadien et américain ont fait preuve d'une telle vigueur au cours de l'année écoulée, ou à peu près, que les associé(e)s d'Alliston en Ontario ont dû mettre le paquet uniquement pour satisfaire la demande locale, en particulier pour la mini-fourgonnette Odyssey qui se vend comme des petits pains chauds. On retrouve chez Honda le même rapport caractéristique entre la production et les ventes que celui qui prévaut dans l'ensemble de l'industrie automobile au Canada, alors que pour chaque véhicule vendu l'année dernière au pays, plus de deux ont été produits.

Actuellement, Honda exporte environ 80 % de sa production canadienne totale dans dix pays différents, bien que la majorité de ces véhicules soit expédiée aux États-Unis. Chez HCM, les exportations de véhicules ouvrés, soit plus de 211 000 unités en 1999, ont surpassé celles de toutes les années antérieures.

Qui plus est, au cours des douze derniers mois, environ 6 280 mini-fourgonnettes Odyssey ont été exportées vers le marché japonais. Il s'agit là du premier véhicule fabriqué au Canada qui soit vendu en quantité considérable à des consommateurs japonais; cela témoigne élogieusement de la haute qualité à la fois du travail effectué par nos associé(e)s canadien(ne)s, qui fabriquent ces véhicules, que de celui de la cinquantaine des fournisseurs canadiens de pièces d'automobile.

Non seulement HCI se présente-t-il comme un exportateur net de véhicules finis mais, de plus, près de 83 % de toutes les ventes de véhicules enregistrées au Canada concernent des modèles fabriqués en Amérique du Nord.

Au cours des trois dernières décennies, Honda Canada, dont la fondation remonte à 1969, a connu une croissance, qui lui a permis de devenir, en 1999, le chef de file des sociétés membres de JAMA Canada au niveau des ventes unitaires de véhicules. L'année dernière, les ventes totales ont dépassé les 9 milliards de \$. De cette somme, un montant de 3,5 milliards

de \$ représente les ventes intérieures au Canada et une proportion de 95 % a été générée par la filiale automobile.

En ce qui concerne les activités canadiennes d'exploitation de Honda, elles englobent le siège social de Scarborough, HCM à Alliston, Honda Canada Finance, Honda Trading Canada et quatre bureaux régionaux en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec et en Nouvelle-Écosse. Au total, Honda compte environ 4 600 associé(e)s à la grandeur du Canada, y compris 4 000 dans ses usines de fabrication à Alliston. HCI exploite aussi de petites installations d'essai en milieu nordique, qui sont situées à Halifax.

À l'usine de fabrication d'Alliston, Honda construit actuellement quatre véhicules différents sur deux chaînes de montage : la Civic (berline quatre portes), l'Acura 1.7EL, la mini-fourgonnette Odyssey et le nouveau véhicule loisir travail Acura MDX.

Tout comme la Civic et la 1.7EL, l'Odyssey et la MDX sont construites sur la même plate-forme et assemblées sur la même chaîne de montage. À l'usine no 1 (Civic et 1.7EL), la production totale annuelle s'établit à 170 000 unités, alors qu'à l'usine no 2 (Odyssey et MDX), cette année, elle atteindra son rythme de croisière avec une capacité annuelle de 170 000 unités.



*La production de l'Acura MDX a débuté en septembre 2000  
à l'usine de Honda d'Alliston en Ontario.*

## Nouveau système de fabrication

Avec le lancement de la nouvelle MDX, HCM devient la première entreprise en Amérique du Nord à fabriquer en usine une mini-fourgonnette et un véhicule loisir travail sur une même chaîne de montage. De plus, avec le lancement simultané du nouveau modèle de la Civic, dans des usines à l'échelle de la planète, HCM possède également la première usine pouvant se targuer d'avoir réussi au même moment le lancement de deux nouveaux véhicules (la berline Civic 2001 et l'Acura MDX).

Au cœur de ce « nouveau système de fabrication », on retrouve le General Welder (GW) (soudeur général), mis au point par Honda Engineering, qui permet, par une simple

reprogrammation des robots industriels, de modifier la chaîne de montage pour passer, au besoin, d'un type de véhicule à un autre. En outre, comme le nombre de gabarits à utiliser est moins élevé, cela diminue les coûts de fabrication.

### La vision stratégique de Honda

Pour le 21<sup>e</sup> siècle, Honda a décidé de privilégier trois axes au niveau de la satisfaction des besoins de la clientèle : la création de valeur, la mondialisation et l'écologie.

Essentiellement, Honda vise à demeurer une société indépendante, caractérisée à la fois par une envergure mondiale et une focalisation sur les besoins locaux, contribuant au mieux-être de ses clients et de leurs collectivités locales à l'aide de produits écologiques conçus en fonction de la sécurité, d'un rendement élevé et d'un faible niveau d'émissions.

Honda a divisé la planète en cinq zones géographiques d'exploitation. Chacune des régions possède la liberté et la compétence de prendre des décisions, en matière de vente, de fabrication et de recherche et développement, afin de mettre au point des produits qui répondront aux besoins des clients locaux.

Actuellement, Honda vend chaque année plus de dix millions de produits, dans le cadre de ses activités à l'échelle mondiale, y compris plus de quatre millions de produits motorisés tels que des véhicules tous terrains (VTT), des moteurs hors-bord, des génératrices, du matériel de jardinage et d'entretien de pelouses et des souffleuses à neige. L'an 2000 marque le début de la troisième ère de la participation de Honda aux courses d'automobiles Grand Prix Formule Un.

### L'engagement environnemental

Honda a toujours été reconnue pour ses moteurs. C'est grâce à l'introduction, en Amérique du Nord au cours de la première crise du pétrole, du révolutionnaire moteur CVCC (compound vortex-controlled combustion) (contrôle de la combustion des carburants en cyclonage) dont fut dotée la Civic 1973, que Honda est devenue, au sein de l'industrie automobile, une force dont on doit tenir compte.

Ces derniers temps, Honda a mis au point plusieurs générations de moteurs légers, consommant et polluant moins, de type VTEC (variable valve timing and lift electronic control) (distribution à programme variable et commande électronique de la portance). Pour illustrer son engagement à l'endroit de pratiques et de produits écologiquement conviviaux, Honda fait appel à une variété de mesures :

- chaque usine de fabrication importante, y compris HCM, répond aux normes environnementales ISO 14001 régissant l'élimination des déchets, le traitement des eaux et l'utilisation de l'énergie;
- HCM recycle 98 % de ses déchets et, pour souligner la qualité de ses programmes d'ensemble de réduction des déchets à la source et de recyclage, le Conseil du recyclage de l'Ontario lui a décerné son prix Outstanding Business of 1998 (Entreprise exceptionnelle pour 1998);



*La Honda Insight, un véhicule hybride propulsé par un moteur à essence et électricité.*

- plus tôt cette année, Honda Canada a introduit l'Insight, une voiture deux places mue par un moteur hybride essence/électricité d'un litre; l'Insight, une automobile urbaine pour des déplacements localisés, offre à la fois un haut niveau de rendement du carburant (jusqu'à 3,2 litres aux 100 km) et un faible taux de pollution due aux gaz d'échappement (normes ULEV aux États-Unis);
- Honda prévoit, dès l'an prochain, munir le modèle Civic d'un moteur hybride essence/électricité;
- Honda a aussi annoncé qu'elle planifiait introduire, d'ici 2003, un véhicule propulsé par une pile à combustible.

### Soutien à l'alphabétisation familiale au Canada

Honda Canada, comme d'autres sociétés Honda à travers le monde, s'est toujours inspirée d'une philosophie fondamentale, laquelle repose sur le principe du « respect de l'individu ». Ces quelques mots ont été au centre de ses activités organisationnelles et ce, dès les tous débuts lorsque Soichiro Honda a fondé sa société de fabrication de motocyclettes en 1948.

Il y a deux ans, HCI a décidé de soutenir l'alphabétisation familiale au Canada par l'entremise d'un partenariat avec ABC Canada, dont les activités dans les collectivités locales partout au pays sont compatibles avec la philosophie de Honda du « respect de l'individu ».

Avec le soutien de Honda et de son réseau canadien de concessionnaires, le 27 janvier de chaque année est maintenant connu sous le nom de « Journée de l'alphabétisation familiale », laquelle donne lieu à des centaines d'activités dans toutes les provinces avec l'aide de bénévoles provenant d'organismes communautaires.

Depuis 1998, chaque Odyssey vendue au Canada s'accompagne d'une Space Odyssey Travel Kit (trousse de voyage Space Odyssey), conçue pour promouvoir la lecture et l'alphabétisation des enfants et, lors de chaque vente de ce type de véhicule, les concessionnaires Honda font don de 20 \$ à ABC.

Afin de souligner cet effort, Maureen Cavan, présidente du Conseil d'ABC Canada, a affirmé : « Chez ABC, nous sommes totalement ravis que Honda continue de parrainer l'alphabétisation familiale au Canada. Cette forme d'engagement, souscrite par le secteur privé, s'avère essentielle à la multiplication des avenues de développement économique et à la promotion des intérêts intellectuels des familles canadiennes ».

# Faits saillants du Rapport Harbour 2000

Le Rapport Harbour 2000, une analyse comparative annuelle de l'industrie manufacturière automobile nord-américaine effectuée en comparant chaque usine les unes par rapport aux autres, a été rendu public en juin. Bien que l'analyse englobe de nombreux aspects relatifs à la fabrication automobile, l'une des principales conclusions porte sur la productivité du travail au sein de chacune des usines participantes. Le principal outil de mesure de la productivité du travail résidait dans les heures/véhicule (H/V) (hours per vehicle ou HPV). De nombreux facteurs possèdent une incidence sur les H/V comme, par exemple, la conception du produit, l'utilisation de la capacité de production, l'automatisation, la quantité de soudures, la construction par modules, les variations relatives aux options et le mariage des modèles pour n'en nommer que quelques-uns.

Les résultats ont démontré que les fabricants automobiles affiliés à des intérêts japonais, au Canada comme aux États-Unis, continuaient de se classer en tête de peloton en matière de productivité et d'efficacité au travail. Voici certains des points saillants :

- Nissan Smyrna (Tennessee), avec de nouveaux produits qui lui ont permis de s'assurer un gain de productivité du travail de l'ordre de 2,6 %, a effectué une remontée par rapport au volume peu élevé affiché en 1998; Nissan, si l'on considère la productivité du travail dans son ensemble, demeure le constructeur se situant en première position avec un ratio de 18,70 H/V;

- chez Honda (É.-U.), on a enregistré une amélioration de la productivité du travail de 5,4 % à partir du lancement de l'Acura TL;
- CAMI à Ingersoll en Ontario a connu une augmentation du volume de l'ordre de 107 % par rapport à 1998 et, en 1999, l'amélioration de la productivité du travail s'établissait à 33 %, l'amélioration la plus notable constatée parmi tous les fabricants;
- à l'intérieur du segment des automobiles supercompactes, Toyota Cambridge North, qui fabrique la Corolla quatre portes, mène le bal avec un ratio de 17,56 H/V;
- Toyota Cambridge South (Solara) a connu, à la suite du lancement, une amélioration totalisant 62,5 %;
- chez NUMMI (l'usine de Toyota/GM à Fremont en Californie), dans le cas de la voiture particulière, un gain de 4,9 % de la productivité du travail a été noté;
- l'usine de fabrication de Mitsubishi (Normal en Illinois) a enregistré une hausse de 17,6 % de sa productivité à la suite d'une restructuration majeure survenue en 1999.

*Note : Toutes les usines n'étaient pas visées par l'enquête. L'usine de Honda Canada Manufacturing ne faisait pas partie de la liste.*

---

## Canada accepte de se plier à l'échéance fixée par l'OMC concernant la résiliation du Pacte de l'automobile

Après la publication par l'OMC, le 4 octobre, du rapport d'arbitrage, le gouvernement canadien a fait savoir qu'il respecterait le calendrier imposé par l'OMC, au niveau des modifications devant être apportées à des dispositions du Pacte de l'automobile existant, contenues dans le Décret de 1998 sur le tarif des véhicules automobiles de même que dans divers décrets spéciaux de remise, afin qu'elles se conforment d'ici le 18 février 2001 aux règles régissant le commerce international.

Bien que le Canada se soit plié au jugement, applicable dans les trois mois, du rapport de la commission de l'OMC concernant les « subventions à l'exportation », en éliminant au 17 septembre les ratios de production par rapport aux ventes, ce changement n'a aucunement éliminé la nature fondamentale du traitement discriminatoire, ni mis fin à la subvention en franchise de droits.

Par conséquent, des échanges supplémentaires ont amené l'OMC à nommer un arbitre, chargé de statuer sur un échéancier dans le cadre duquel le Canada devrait se conformer pleinement aux conclusions et aux recommandations du Rapport final déposé, le 19 juin, par l'Organe de règlement des différends de l'OMC.

Bien que le Canada ait sollicité une période atteignant presque 11 mois pour s'y conformer pleinement, les huit mois

accordés par le rapport de l'arbitre dépassent largement la période de 90 jours qu'avaient demandée les États-Unis et le Japon.

Lorsque le Canada se sera pleinement conformé, au tout début de 2001, avec le jugement de l'OMC sur le Pacte de l'automobile, les modifications réglementaires et les changements d'orientation instaureront un traitement et un régime égaux de concurrence pour tous les constructeurs de véhicules automobiles au Canada.

Par la même occasion, JAMA Canada entend demander avec instance au gouvernement canadien, non seulement de mettre fin au traitement discriminatoire auquel donnait lieu le Pacte de l'automobile, mais aussi de s'engager à éliminer le plus rapidement possible l'actuel tarif de 6,1 % de la nation la plus favorisée (NPF) s'appliquant à tous les véhicules finis importés.

Dans l'état actuel des choses, le tarif canadien de 6,1 % de NPF est à la fois supérieur à celui du Japon (0 %) ou des É.-U. (2,5 %). Alors que la très grande majorité des véhicules vendus au Canada sont déjà exempts de droits de douane en vertu de l'ALÉNA, et étant donné que plus de 80 % de la production canadienne totale sont exportés, le tarif de NPF qui subsiste constitue un fardeau fiscal non nécessaire tant pour les constructeurs de véhicules que pour les consommateurs au Canada.

## Flash Fournisseur

# KTH Shelburne Mfg. Inc.

Dernièrement, à titre d'important fournisseur de composantes de châssis automobile, KTH Shelburne Manufacturing (KSM) a procédé à l'agrandissement de ses installations, afin de satisfaire les besoins croissants de son principal client, à savoir Honda of Canada Manufacturing (HCM) à Alliston en Ontario. Les composantes de châssis, une fois assemblées par le constructeur d'automobiles, forment le châssis et donc sont étroitement associées aux fonctions inhérentes à l'indispensable sécurité et à la stabilité de conduite du véhicule.



*L'usine de KTH Shelburne Manufacturing fournit des composantes de châssis en acier pour la Honda Odyssey et l'Acura MDX.*

Lorsque KSM a débuté, en juillet 1998, la production en série, en compagnie de 80 associé(e)s qui oeuvraient à la fabrication de composantes de châssis pour la nouvelle mini-fourgonnette Odyssey de Honda, la production totalisait 300 unités par jour. À la suite de l'agrandissement tant du service de soudage que de celui de l'estampage, la production atteint maintenant 650 unités par jour, alors que KSM fournit maintenant des composantes de châssis pour l'Odyssey et la nouvelle Acura MDX, ces deux véhicules étant fabriqués sur la même chaîne chez HCM.

En 1999, dans le cadre de ses activités d'estampage, KSM a fait l'acquisition d'une nouvelle presse-transfert de 2 500 tonnes et, parmi ses pièces d'équipement, on retrouve 99 robots industriels, sept soudeuses MiG et 33 soudeuses fixes. Depuis sa mise en service, l'usine a multiplié la taille initiale de ses installations par 1,6. Qui plus est, KSM attribue son amélioration continue, sa croissance et sa réussite à ses 240 associé(e)s actuel(le)s à plein temps.

KSM, qui forme la troisième société du Groupe KTH en Amérique du Nord, a été fondée en 1996 à même un capital initial de 27 millions de \$. KSM est conjointement détenue par KTH Parts Industries Inc. en Ohio (75 %) et par Hirata Technical Co. Ltd. et Hongo Co. Ltd. du Japon (12,5 % chacun).

## Première pelletée de terre Pour Ube Automotive à Sarnia

Le 22 août, au cours d'une cérémonie de la première pelletée de terre, Ube Industries de la Préfecture de Yamaguchi au Japon a inauguré les travaux de construction, à Sarnia en Ontario, d'une nouvelle usine de roues d'aluminium.

En présence du maire de Sarnia, M. Mike Bradley, du ministre ontarien du Développement économique et du Commerce, M. Al Palladini, et du député fédéral M. Roger Galloway, M. Toshiro Kawaguchi, directeur général principal d'Ube Industries Inc., a annoncé que, selon les prévisions, l'usine lancera sa production de roues au milieu de 2002 et qu'elle posséderait une capacité annuelle de 6 millions de pièces. Au départ, elle compterait 250 employé(e)s, et ce chiffre grimperait à 450 au moment où l'usine deviendrait pleinement opérationnelle. Au début, l'usine de Sarnia produira des roues pour GM et DaimlerChrysler.

Bien qu'il s'agisse là de leur première usine au Canada, Ube, qui a ouvert en 1989 une usine de roues d'aluminium à Mason en Ohio sous la raison sociale de A-Mold Corporation, implantera à ses installations de Sarnia sa technologie particulière de production de roues d'aluminium.

---

## Toyota Gosei envisage d'établir une usine de pièces de plastique en Ontario

TG Minto Corporation, une filiale en propriété exclusive de TG Holdings Inc., a récemment entamé les travaux de construction de sa nouvelle usine à Minto en Ontario.

Lorsque la production commencera vers la fin de 2001, TG Minto y fabriquera des pièces de plastique pour l'intérieur et l'extérieur du véhicule, y compris des tableaux de bord et des consoles, principalement pour le modèle 2002 de la nouvelle Toyota Corolla qui sera lancée l'an prochain.

Actuellement en construction, la nouvelle usine, d'une superficie de 150 000 pieds carrés, occupera un terrain de 29 acres dans l'ancienne ville de Palmerston, récemment fusionnée et rebaptisée Minto. Dotée d'un capital initial de 20 millions de \$ CAN, TG Minto engagera au départ 40 employé(e)s et, en 2003 lorsque l'usine atteindra sa vitesse de croisière, cette équipe comptera environ 70 membres.

Il s'agit là de la quatrième usine canadienne de Toyota Gosei, et de la première à produire des pièces automobiles en plastique. Les trois autres usines qui font partie de Waterville TG Ltd., dont deux sont situées au Québec, sont toutes engagées dans la production de coupe-bise pour l'industrie automobile en Amérique du Nord.

# Regain de popularité des ventes de voitures étrangères dans le cadre du redressement du marché de l'automobile au Japon



Par William C. Duncan, Ph.D., directeur général, JAMA U.S.A.

À partir du moment où le ronronnement des camions de modèle T est devenu familier aux Japonais, à la suite du tremblement de terre dévastateur de Tokyo en 1923, les importations ont toujours occupé une place au sein de la culture automobile nipponne. Bien que modestes en nombres jusque dans les années 1990, les voitures importées, particulièrement les Mercedes, BMW, Volvo et autres voitures sportives européennes, ont imprimé une marque de choix en matière de conception et de rendement.

À mesure que ce vaste marché automobile prenait de l'ampleur au cours des années 1990, les importations se multipliaient d'autant. Alors que les ventes de voitures importées ne totalisaient que 50 000 unités en 1985, elles atteignaient environ 400 000 véhicules en 1996. La part de marché détenue par les voitures importées s'élevait à presque 9 % de l'ensemble du marché automobile et dépassait les 30 % dans le créneau des grosses voitures.

Mais cette situation se mit à périlcliter, alors que s'amorçait la plus grave récession à survenir au cours de la période d'après-guerre, laquelle allait réclamer un fort tribut. À la suite d'une année record en 1996, les importations ont chuté de 36 % et, dans ce qu'on pourrait au mieux qualifier de marché automobile en période de lent rétablissement, les ventes tardent à retrouver leurs niveaux d'autrefois. Au cours de la première moitié de cette année, les importations globales ont accusé une baisse de 2 %.

Bien que cela ne soit pas évident au niveau des chiffres, il y a lieu de se réjouir des perspectives qu'offrent les ventes de voitures étrangères sur le marché nippon. Voici quelques indices qui nous portent à croire qu'une guérison prochaine se profile l'horizon.

Les voitures importées détiennent toujours environ 30 % du marché de la grosse voiture au Japon. Au cours de la première moitié de l'année en cours, le marché de la grosse voiture a connu une croissance de l'ordre de 15 %. Bien que jusqu'à présent au cours de l'année, on ait enregistré une légère reprise des importations de grosses voitures, elles ont rebondi l'année dernière d'un vigoureux 19 % dans un marché en recul. La raison pour laquelle les importations globales ont plongé dans le rouge cette année n'est pas associée aux résultats qu'ont connus les grosses voitures, mais bien à ceux décevants qui ont été constatés dans le créneau affaibli des voitures de taille réduite.

L'internationalisation récente, survenue dans l'industrie automobile japonaise, suscite de nouvelles occasions pour les voitures importées, alors que les sociétés automobiles d'outremer mettent sur pied des réseaux de vente grâce à leurs

Industrie japonaise du véhicule automobile		
Automobiles particulières, camions, autobus	TOTAL	
PRODUCTION <sup>1</sup>	Janv-Sept '00	7 607 283
	Janv-Sept '99	7 404 043
	% changement	2,7
EXPORTATIONS <sup>2</sup>	Janv-Sept '00	3 357 578
	Janv-Sept '99	3 278 229
	% changement	2,4
VENTES/ ENREGISTREMENTS <sup>3</sup>	Janv-Sept '00	4 550 275
	Janv-Sept '99	4 491 113
	% changement	1,3
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS <sup>*4</sup>	Janv-Sept '00	207 357
	Janv-Sept '99	210 457
	% changement	-1,5

\* (y compris les véhicules construits outremer par des constructeurs d'automobiles japonaises).

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

Pour obtenir plus de renseignements et des statistiques mensuelles mis à jour, visitez le site Internet de JAMA à l'adresse [www.jama.or.jp/e\\_press/index.html](http://www.jama.or.jp/e_press/index.html).

nouvelles alliances japonaises. Citons en exemple l'alliance de Renault et de Nissan, celle de DaimlerChrysler et de Mitsubishi et celle de Fuji et de GM.

Les sociétés automobiles d'outremer, comme Ford par exemple, perçoivent maintenant le Japon comme une base à partir de laquelle pourront se multiplier les activités commerciales sur l'ensemble du continent asiatique. Ces décisions les amènent à raffermir davantage la position qu'ils occupent sur le marché nippon, y compris la fabrication et la vente au Japon de voitures de marques étrangères.

Réciproquement, ces alliances donnent lieu à des projets conjoints à l'extérieur du Japon, ayant pour but d'obtenir des diminutions de coûts grâce à des économies d'échelle. Ces entreprises faciliteront l'avènement d'importations inversées, en particulier dans des créneaux spécialisés. Toutes ces opérations contribueront aussi à améliorer le positionnement sur le marché de la petite voiture.

## L'avenir

On assistera donc à une reprise des ventes de voitures de marques étrangères sur le marché automobile japonais, qui découlera à la fois des forces propres à l'ancienne et à la nouvelle économie. À mesure que se rétablira le marché de la voiture de luxe, il en ira de même des importations. Dans la foulée de l'instauration, au Japon, de bases d'investissement par les sociétés étrangères, les marques étrangères, tant du côté des voitures importées que de celles construites au pays, entreront de plein pied au Japon et livreront une concurrence efficace sur le marché de la petite voiture. La mondialisation et la concurrence que celle-ci a ravivée font souffler un fort vent de renouveau dans le paysage japonais. C'est là que réside l'enthousiasme suscité par le marché automobile japonais, alors qu'il émerge d'une récession.

Cet article, initialement paru dans l'édition de septembre 2000 de la revue « Japan Auto Trends », est reproduit dans nos pages avec l'autorisation de JAMA. D'autres articles, statistiques, etc., publiés à l'intérieur du « Japan Auto Trends », peuvent être consultés sur Internet à l'adresse [www.jama.org](http://www.jama.org)

