



Shigeru Takagi, Président de Honda Canada, au lancement mondial du nouveau Pilot à HCM à Alliston (Ontario).

Honda lance la production du Pilot à Alliston

Le 13 mai, Honda of Canada Manufacturing (HCM) a officiellement lancé le Pilot, un nouveau véhicule utilitaire sport se basant sur la même plate-forme que la Honda Odyssey et l'Acura MDX, qui sont

tous construits sur la même chaîne de l'usine n° 2 à Alliston en Ontario. Alliston est l'unique source pour le Pilot, qui sera vendu principalement au Canada et aux États-Unis.

L'ajout du Pilot démontre la souplesse au niveau de la capacité de fabrication de HCM, puisque trois véhicules différents peuvent être construits sur la même chaîne de montage. HCM construit présentement cinq véhicules à l'usine d'Alliston : la Honda Civic et l'Acura 1,7 EL à l'usine n° 1 ainsi que l'Odyssey, la MDX et le Pilot à l'usine n° 2.

Bien que la grande partie de la production à l'usine n° 1 soit réservée à la Honda Civic (l'Acura 1,7 EL est produite pour être vendue seulement au Canada), l'usine n° 2 construit présentement les trois véhicules en portions à peu près égales. Avec le temps, on s'attend à ce que la production de l'Odyssey à Alliston diminuera, alors que la nouvelle usine Honda en Alabama se rapproche actuellement de la capacité de l'Odyssey. Peu importe la combinaison, la capacité totale annuelle chez HCM s'élève à 360 000 unités avec 4 200 associés du personnel travaillant sur deux quarts de travail. Le total des investissements à l'usine Alliston se chiffre à 1,7 milliard de dollars.

De nouvelles usines agrandies de pièces d'automobiles annoncées pour le Canada

Au cours des dernières semaines, les investissements dans les deux nouvelles usines de pièces d'automobiles ont été annoncés; ces deux usines s'établiront en Ontario et fourniront la production grandissante chez Toyota Motor Manufacturing Canada (TMMC) à Cambridge.

En avril dernier, Futaba Industrial Co. Ltd. of Japan, un important fabricant de silencieux et d'autres pièces automobiles, incluant les pare-chocs, les bras de réglage et les suspensions pour Toyota Motor Corporation, a annoncé qu'il bâtira une nouvelle usine à Stratford en

Ontario pour fournir les pièces à TMMC. Selon les communiqués de presse, les investissements de Futaba dans l'usine FIO s'élèveront à 31 millions \$ et l'usine emploiera environ 70 membres d'équipe. La production devrait commencer en septembre 2002. En mai dernier, il a été annoncé que Trim Masters Inc. prévoyait ouvrir une nouvelle usine de 30 millions \$ à Elmira en Ontario en 2003. Trim Masters est une coentreprise de Johnson Controls de Milwaukee, Araco Corp., une compagnie du groupe Toyota, et Toyota Motor Corporation. L'usine créera environ 150 emplois pour la production de sièges et autres éléments composants d'intérieur pour TMMC, le plus probablement pour le véhicule utilitaire sport de luxe Lexus RX300, dont la production devrait commencer au début de 2003. TMMC est la première usine à l'extérieur du Japon à construire un véhicule Lexus.

Enfin, TG Minto, une filiale de Toyoda Gosei située à Palmerston en Ontario, a récemment annoncé qu'elle avait creusé sa première pelletée de terre pour l'agrandissement de l'usine qui fournira également des pièces automobiles au Lexus RX300. La nouvelle usine devrait être complétée en décembre 2002 avant le lancement du RX300 au début de 2003.

La robuste demande propulse les ventes

Ayant connu une année record de ventes en 2001, la plupart des analystes s'attendaient à un refroidissement du marché canadien en 2002. Heureusement que cela n'a pas été le cas. Pendant les trois premiers mois, le total des ventes de véhicules légers neufs au Canada a fait un bond de 11,8 % pour se chiffrer à plus de 360 000 unités des 322 000 en 2001. Les automobiles et les camionnettes ont produit de bons résultats en augmentant de 11,6 % et 12,1 % respectivement.

Pour les membres de la JAMA Canada, les ventes au premier trimestre se sont accrues de 17,9 % pour un total de 95 433 unités. Les ventes d'automobiles ont augmenté de 20,2 % et celles des camionnettes de 12,1 % comparativement à la même période l'an dernier. Toyota Canada a été en tête de la croissance, alors que le volume des ventes s'est gonflé de près de 30 %, ou 29 772 unités,

■ Voir Robuste demande... suite en page 2

DANS CE NUMÉRO

Honda lance la production du Pilot à Alliston	1
De nouvelles usines agrandies de pièces d'auto annoncées pour le Canada	1
La robuste demande propulse les ventes	1, 2
Production, exportations, importations, ventes – Les statistiques	2
La 25 ^e conférence commerciale Canada-Japon à Sendai au Japon	3
Commentaire : William C. Duncan / Bienvenue à GM Japon	4
Nouveau président du conseil de la JAMA élu	4

Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Janv-Mars 2002			Janv-Mars 2001			Changement %		
	AUTOS	CAMIONS	TOTAL	AUTOS	CAMIONS	TOTAL	AUTOS	CAMIONS	TOTAL
HONDA	24 038	9 463	33 501	23 473	5 973	29 446	2,4	58,4	13,8
Const. A.N.	22 278	4 649	26 927	22 300	3 538	25 838	-0,1	31,4	4,2
Const. Japon	1 760	4 814	6 574	1 173	2 435	3 608	50,0	97,7	82,2
TOYOTA	22 084	7 688	29 772	15 770	7 205	22 975	40,0	6,7	29,6
Const. A.N.	11 541	3 197	14 738	7 678	3 405	11 083	50,3	-6,1	33,0
Const. Japon	10 543	4 491	15 034	8 092	3 800	11 892	30,3	18,2	26,4
MAZDA	10 314	3 293	13 607	7 633	4 882	12 515	35,1	-32,5	8,7
Const. A.N.	298	2 014	2 312	347	690	1 037	-14,1	191,9	123,0
Const. Japon	10 016	1 279	11 295	7 286	4 192	11 478	37,5	-69,5	-1,6
NISSAN	9 500	3 606	13 106	7 836	2 873	10 709	21,2	25,5	22,4
Const. A.N.	7 544	1 357	8 901	5 856	1 112	6 968	28,8	22,0	27,7
Const. Japon	1 956	2 249	4 205	1 980	1 761	3 741	-1,2	27,7	12,4
SUZUKI	826	1 031	1 857	1 080	1 166	2 246	-23,5	-11,6	-17,3
Const. A.N.	0	274	274	353	436	789	-100,0	-37,2	-65,3
Const. Japon	826	757	1 583	727	730	1 457	13,6	3,7	8,6
SUBARU	2 861	729	3 590	2 123	933	3 056	34,8	-21,9	17,5
Const. A.N.	1 525	0	1 525	1 525	0	1 525	0,0	0,0	0,0
Const. Japon	1 336	729	2 065	598	933	1 531	123,4	-21,9	34,9
TOTAL	69 623	25 810	95 433	57 915	23 032	80 947	20,2	12,1	17,9
Const. A.N.	43 186	11 491	54 677	38 059	9 181	47 240	13,5	25,2	15,7
Const. Japon	26 437	14 319	40 756	19 856	13 851	33 707	33,1	3,4	20,9

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

Source: AIAMC

Production de véhicules automobiles au Canada

	Janv-Mars 2002	Janv-Mars 2001	Changement %
HONDA (HCM)	94 528	100 904	-6,3
TOYOTA (TMMC)	46 921	44 563	5,3
CAMI*	13 991	25 883	-45,9
TOTAL	155 440	171 350	-9,3

Source: JAMA Canada

Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Janv-Mars 2002	Janv-Mars 2001	Changement %
HONDA (HCM)	70 238	82 889	-15,3
TOYOTA (TMMC)	35 528	37 795	-6,0
CAMI*	11 597	24 622	-52,9
TOTAL	117 363	145 306	-19,2

Source: JAMA Canada

Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Janv-Mars 2002	Janv-Mars 2001	Changement %
JAPON	62 007	46 766	32,6
É.-U./MEXIQUE	27 681	28 082	-1,4
TOTAL	89 688	74 848	19,8

Source: JAMA, JAMA Canada

■ Suite de la page 1... Robuste demande

incluant une augmentation de 40 % au niveau des livraisons d'automobiles. Les ventes de Nissan Canada ont connu également une

bonne augmentation de 22,4 % pour se chiffrer à 13 106 unités, suivies des gains de Subaru de 17,5 % par rapport à l'an dernier. Honda Canada a gardé la première place au niveau des ventes en volume, qui se sont améliorées de 13,8 %, ou 33 501 unités, surtout grâce à la force des ventes de camionnettes qui ont fait un bond de 58,4 % au cours de cette période.

Au cours du premier trimestre, la production des véhicules automobiles dans les usines affiliées japonaises au Canada a chuté de 9,3 % globalement pour se stabiliser à 155 400 unités. La raison de la chute découle des coupures au niveau de la production à CAMI suite à la fermeture de la chaîne de montage des petites automobiles en avril dernier et au lancement du Honda Pilot prévu en avril 2002. La production chez TMMC était en hausse de 5,3 % grâce au lancement en janvier de deux nouveaux véhicules sur la même chaîne de montage, soit la Toyota Corolla et la Matrix.

Les exportations de véhicules assemblés de ces usines canadiennes ont entamé le pas dans la réduction de la production, soit de 19,2 % pour le premier trimestre. Les expéditions de véhicules exportés des trois usines ont été inférieures, ce qui reflète le fait que la demande au Canada a été plus grande qu'aux États-Unis, qui gardent davantage la production locale pour le marché intérieur. En 2002, le rapport entre les exportations et la production s'est établi à 75,5 %, en baisse des 84,8 %, au cours de la même période de 2001.

Suite à la forte demande du marché au Canada, les importations de véhicules se sont accrues de 19,8 % ou 89 688 unités au cours du premier trimestre. Les expéditions de véhicules à partir du Japon étaient en hausse de 32,6 % pour se chiffrer à 62 007 unités, alors que les importations des États-Unis et du Mexique ont connu une baisse légère de 1,4 % ou 27 681 unités.



Festivités (de clôture) Uchiage à la 25^e CCCJ à Sendai.

La 25^e conférence commerciale Canada-Japon à Sendai au Japon

La 25^e conférence commerciale Canada-Japon a eu lieu au début de mai dans la ville de Sendai au nord de Tokyo. Quelque 200 participants de ces deux pays y ont assisté. Ce fut la dernière conférence CCCJ dans le format que l'on connaît présentement et qui comprenait des séances plénières sur des sujets connexes au commerce, à l'économie et au secteur d'activités ainsi que plusieurs réunions et activités du comité de ce secteur.

Les présentations privilégiées portaient sur les analyses approfondies des perspectives actuelles et futures des économies canadienne et japonaise, effectuées par D^r Paul Summerville, directeur général de TD Securities, Tokyo, et M. Keikichi Honda, président du conseil de Sun Microsystems et président du conseil, sous-comité de planification et de coordination du Comité Keidanren sur les affaires américaines.

Sur le sujet de la diversification et du développement de la relation économique entre le Canada et le Japon, M. Tom d'Aquino, président du Conseil canadien des chefs d'entreprise (CCCE) a fait une présentation sur le « *Partenariat pour la croissance et les possibilités dans un environnement rempli de défis* » et M. Hiroshi Zaizen, président du conseil, Comité d'étude sur la diversification des relations économiques entre le Canada et le Japon, comité économique Japon-Canada et conseiller pour Mitsubishi Corporation, ont suggéré une méthode étape par étape pour renforcer les liens économiques entre les deux pays.

En ce qui a trait aux enjeux mondiaux, M. Koichi Danno, président du conseil, Sous-comité des politiques, Comité du commerce et des investissements, Keidanren, et M. Len Edwards, sous-ministre, Commerce international, Gouvernement du Canada (et ancien Ambassadeur au Japon) ont tous les deux exprimé des remarques sur les perspectives d'une nouvelle ronde de négociations de l'OMC après la réussite de la réunion à Doha l'an dernier ainsi que sur le changement climatique mondial et le Sommet des G8 qui a lieu cette année en Alberta.

La 25^e CCCJ s'est terminé par une déclaration conjointe émise par M. Hiroshi Okuda, président du conseil, Toyota Motor Corporation, et M. Dominic D'Alessandro, président et directeur général, Services financiers Manuvie, appuyant les initiatives entreprises par les deux gouvernements et le secteur privé de chaque pays vers l'approfondissement des relations commerciales et d'investisseurs et la

libéralisation accrue du commerce au niveau des services. Prenant la place de la CCCJ à partir de ce moment-là, Keidanren et le CCCE s'engagent conjointement à effectuer des études, entamer des discussions et autres échanges commerciaux, afin d'explorer des moyens d'améliorer les relations bilatérales. La 25^e CCCJ a rendu hommage à David Culver (anciennement de Alcan Aluminium Itée) et au regretté Hisao Makita (ancien président de NKK Corporation), qui ont été les deux premiers co-présidents du conseil de la CCCJ en 1978. Au même moment, Koichiro Ejiri, ancien président du conseil de Mitsui & Co., Ltd., a été reconnu pour sa participation à titre de co-président du conseil de la CCCJ récemment et défenseur des relations entre le Canada et le Japon.

Les réunions du secteur de l'automobile de la CCCJ se poursuivront dans un nouveau format

À compter de l'an prochain, le secteur de l'automobile de la CCCJ fera partie d'un réseau mondial de réunion et d'événements liés au secteur de l'automobile organisés par la JAMA. Le modèle de cette activité provient du format de réunion « personnelle » JAMA-MEMA, qui existe depuis plus de dix ans. En 1995, la JAMA décidait d'agrandir le format de façon à inclure des événements commerciaux semblables avec les associations de pièces automobiles et des entreprises européennes (CLEPA) ainsi que des événements similaires lancés en 1997 avec les industries de pièces automobiles asiatiques (ASEAN).

Dans la proposition de la JAMA mise sur la table lors de la réunion du secteur de l'automobile à Sendai, parmi les raisons principales de l'établissement d'une méthode mondiale concernant les futures conférences commerciales, on retrouve la présence grandissante des constructeurs d'automobiles japonaises fabriquant dans chaque région du globe ainsi que la portée des affiliations en capital et des alliances stratégiques parmi les constructeurs d'automobiles internationaux. Armée d'une perspective mondiale, d'une meilleure communication et d'une flexibilité rehaussée pour répondre aux besoins de chacun, la JAMA vise à améliorer l'efficacité de ces réunions.

En conséquence, les conférences commerciales seront fusionnées et auront lieu à tour de rôle dans chaque marché important; les thèmes de ces réunions correspondront aux besoins des participants. Le cycle proposé de ces conférences est de dix-huit mois. Les conférences ayant lieu en Amérique du Nord se concentreront sur l'approvisionnement auprès des fournisseurs locaux ainsi que l'introduction de nouveaux fournisseurs, dont les petites et moyennes entreprises. Les réunions au Japon porteront sur l'accroissement des importations vers le Japon et les exportations vers d'autres endroits de production en plus de l'augmentation des échanges techniques et de la communication avec les activités en recherche et développement des membres de la JAMA. En vertu de cette proposition, l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada (APMA) se joindra aux membres de MEMA, CLEPA et d'autres associations de pièces d'automobile en mai 2003 à Yokohama au Japon conjointement avec JSAE (*Japan Society of Automotive Engineers*), afin de discuter de la nouvelle technologie de l'automobile et de la recherche et du développement dans ce domaine.



Bienvenue à GM Japon !

Le Jour de l'An, General Motors Japan Ltd. (GM Japon) est devenu le 14^e membre de l'Association des constructeurs d'automobiles japonaises (JAMA). GM Japon est devenu admissible à se joindre à la

JAMA en novembre l'an dernier après avoir amorcé la production au Japon de sa nouvelle Chevrolet Cruze, une petite automobile construite conjointement par Suzuki Motor Corp. L'usine est située à Kosai City, environ deux heures à l'ouest de Tokyo.

Dans son discours du premier de l'an, le président du conseil de la JAMA, Hiroshi Okuda, a souhaité la bienvenue à GM Japon en tant que « le premier constructeur d'automobiles étranger à se joindre à la JAMA ». M. Okuda a souligné le fait que l'adhésion de GM Japon et les autres changements dans le secteur reflètent « le besoin de laisser derrière nous les idées démodées et les vieilles façons de faire les choses pour se tourner vers de nouvelles solutions convenant parfaitement à ces temps. »

Plus tôt, G. Richard Wagoner, Jr., président de la société mère de GM Japon, la Corporation General Motors (GM), avait écrit une note personnelle à M. Okuda où il y indique que « d'être membre de la JAMA nous donne une occasion exceptionnelle d'en apprendre sur le secteur de l'automobile japonais et d'y contribuer ». Cette cote plus d'estime démontre clairement un début prometteur.

GM n'est pas étranger au Japon. Son histoire remonte à 1925 année où GM mettait sur pied une usine de montage à Osaka. Au milieu des années 30, GM conjointement avec Ford Motor Co. dominaient la production de véhicules au Japon. Puis sont venus la guerre, la reconstruction, la rapide croissance de l'industrie de l'automobile du Japon ainsi qu'une grande variété de tensions commerciales.

Malgré toutes ces situations, GM a continué de démontrer de l'intérêt dans le marché japonais de l'automobile. Depuis 1970, GM détient des intérêts dans Isuzu Motors Ltd., Un des plus importants innovateurs de la technologie au diesel du Japon. La participation en capital actuelle est de 49 pour cent. GM a récemment acquis 20 pour cent de Suzuki Motor Corp. et 20 pour cent de Fuji Heavy Industries Ltd., qui fabrique la Subaru. Au cours des années 90, GM a pris l'initiative audacieuse de présenter la Saturn au Japon. GM prend actuellement une autre initiative audacieuse avec la production de la Cruze.

M. Okuda fait remarquer que le monde a changé et que le Japon ainsi que son industrie automobile ont également changé. Il existe maintenant un réseau de relations en capital et techniques entre les constructeurs d'automobiles du monde qui ont tendance à estomper leurs origines nationales et à faire de leur identité nationale quelque chose sans pertinence. Depuis les 20 dernières années, les membres de la JAMA jouent un rôle de leadership dynamique dans cette tendance de mondialisation.

L'avenir

GM Japon se joint à la JAMA en une période de défi extraordinaire. L'économie japonaise est faible; les ventes de véhicules automobiles sont stagnantes; le marché se déplace vers les plus petites automobiles et la concurrence est de plus en plus forte. On exerce davantage de la pression auprès des constructeurs automobiles pour qu'ils mettent au point une technologie plus avant-gardiste, afin de répondre aux exigences environnementales.

Pendant ce temps, ces constructeurs automobiles répondront aux attentes croissantes en matière d'utilité, de sécurité et de performance de la part des consommateurs. Ces défis seront relevés à plusieurs niveaux pertinents, dont au niveau de l'entreprise, entre les compagnies et les associations commerciales de plus en plus multinationales. La participation de GM Japon à la JAMA apportera une valeur ajoutée à l'association et même un sens plus fort d'unité et de mission afin de relever ces défis.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez visiter le site Internet de la JAMA à : www.jama.or.jp/e_press/index.html.



M. Yoshihide Munekuni, Président du conseil de la JAMA

Nouveau président du conseil de la JAMA élu

Le 16 mai dernier, l'Association des constructeurs d'automobiles japonaises (JAMA) a élu Yoshihide Munekuni comme nouveau président du conseil de la JAMA lors de son assemblée générale qui a eu lieu à Tokyo. M. Munekuni est le président du conseil de Honda Motor Co. Ltd.

M. Munekuni succède au président du conseil de la JAMA, Hiroshi Okuda, président du conseil de Toyota Motor Corporation. M. Munekuni est le premier président du conseil de la JAMA de Honda. Comme M. Okuda, M. Munekuni détiendra un mandat de deux ans à titre de président du conseil de la JAMA.

Avant d'assumer les responsabilités de président du conseil de Honda en juin 1997, M. Munekuni s'est joint à Honda en 1966 et a passé la grande partie de sa carrière dans la division des opérations de Honda aux États-Unis. Parmi les postes qu'il a occupés tôt dans sa carrière, on retrouve directeur puis vice-président exécutif de American Honda Motor Co. Inc.

En 1989, M. Munekuni a été président et directeur de Honda North America, Inc., en charge des opérations de l'entreprise aux États-Unis et au Canada. En 1990, il fut nommé président du conseil de Honda North America, Inc.

M. Munekuni, natif de Hiroshima, a obtenu son baccalauréat en économie de l'université Hosei.

Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon

Automobiles particulières, camions, autobus		TOTAL
PRODUCTION ¹	Janv-Mars 02	2,633 633
	Janv-Mars 01	2 603 332
	Changement %	-1,2
EXPORTATIONS ²	Janv-Mars 02	1 099 336
	Janv-Mars 01	1 017 033
	Changement %	8,1
VENTES/ ENREGISTREMENTS ³	Janv-Mars 02	1 657 544
	Janv-Mars 01	1 745 155
	Changement %	- 5,0
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS ⁴	Janv-Mars 02	70 423
	Janv-Mars 01	73 142
	Changement %	-3,7

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

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