

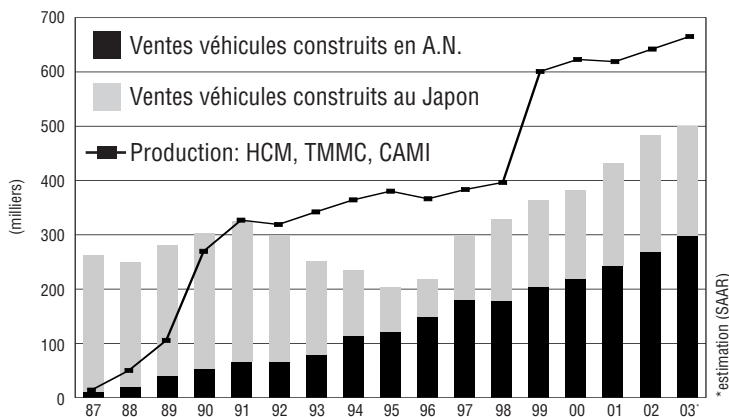


## Les ventes de véhicules au Canada au 3<sup>e</sup> trimestre en baisse alors que la demande continue de s'atténuer

Les ventes de véhicules neufs au Canada ont été prises dans les doux moments de l'été au troisième trimestre, poursuivant la tendance atténuante du premier semestre de 2003. Pour le cumul annuel, jusqu'à la fin de septembre, le total des ventes de véhicules légers pour tous les constructeurs d'automobiles a chuté de 4,1 % pour se situer à 1,25 million d'unités. Les Trois grands au Canada ont enregistré des ventes à la baisse de 9,0 % pour se chiffrer à 712 381 unités, ce qui représente une part du marché de 57 %. Les constructeurs japonais ont pu augmenter les ventes de 4,6 % pour la même période pour un décompte total de 386 863 unités pour une part du marché de 31 %. Les ventes des constructeurs coréens ont gagné 3,9 % pour s'élever à 78 519 unités, alors que les constructeurs européens ont plongé de 3,0 %, ou 72 155 unités.

Parmi les constructeurs d'automobiles japonaises en général, les ventes d'automobiles ont augmenté de 2,5 %, alors que celles des camionnettes ont fait un bond de 10,8 %. Au même moment, les ventes de véhicules construits en Amérique du Nord, incluant les automobiles, les minifourgonnettes, les véhicules utilitaires sport et les camions, ont gagné 9,7 %, alors que les modèles importés du Japon ont chuté de 1,9 % pendant la période de neuf mois. Toutefois, les résultats individuels étaient quelque peu mixtes. Toyota, Nissan et Mitsubishi étaient tous en territoire positif (en hausse de 11,3 %, 10 % et 5596,1 % respectivement), alors que Honda, Mazda, Subaru et Suzuki étaient tous en baisse comparativement à la même période l'an dernier. Veuillez consulter le tableau des données de vente pour les détails.

### Production et ventes au Canada (1987 à 2003')



• Voir Les ventes de véhicules... suite en page 2



(g à d) : Norm Okochi, premier v.-p., TMMC; Ken Tomikawa, président de Toyota Canada; et Ray Tanguay, président de TMMC, célèbrent le lancement de la production du Lexus RX 330 à l'usine de TMMC à Cambridge en Ontario le 26 sept.

## TMMC entame la production de la Lexus RX 330 à Cambridge

Le 26 septembre dernier, Toyota Motor Manufacturing Canada Inc. (TMMC) est devenue la première usine automobile à l'extérieur du Japon à construire la marque de luxe des véhicules Lexus.

Le premier Lexus RX 330 construit au Canada, soit le véhicule utilitaire sport (VUS) de luxe maintenant dans sa seconde génération, est sorti d'une chaîne consacrée à Lexus devant les membres de l'équipe TIMMC ainsi que les cadres de Toyota du monde entier et des dignitaires gouvernementaux.

« C'est un jour fantastique pour nous tous ici à Cambridge », a déclaré le président de TMMC, Ray Tanguay, débordant de joie. « Nous travaillons depuis plus de trois ans pour réaliser ce rêve. » Toyota a investi 650 millions \$ C en mises à niveau et en nouvelle construction pour la production de Lexus. Lexus possède une aire de construction distincte à l'usine, qui inclut un nouvel atelier de

• Voir TMMC entame la production... suite en page 3

### DANS CE NUMÉRO

Les ventes de véhicules au Canada au 3 <sup>e</sup> trimestre en baisse	1-3
TMMC entame la production de la Lexus RX 330 à Cambridge	1, 3
Nouvelles des fournisseurs :	
• Ouverture de trois nouvelles usines de pièces automobiles en Ontario	3
Rapport sur le 37 <sup>e</sup> Salon des véhicules automobiles de Tokyo	3-5
Magna étend sa présence au Japon	5
Wecast Industries ouvre un bureau au Japon	5
Les taux de change importent-ils vraiment? – Commentaire de William C. Duncan	6
Lancement canadien de la Toyota Prius 2004	6
Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon	6

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

Constructeur	Janv-sept 2003			Janv-sept 2002			Changement %		
	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL
<b>HONDA</b>	89 745	30 833	120 578	93 446	33 121	126 567	-4,0	-6,9	-4,7
Const, A,N,	81 618	17 945	99 563	86 442	16 763	103 205	-5,6	7,1	-3,5
Const, Japon	8 127	12 888	21 015	7 004	16 358	23 362	16,0	-21,2	-10,0
<b>TOYOTA</b>	95 389	34 543	129 932	89 297	27 456	116 753	6,8	25,8	11,3
Const, A,N,	54 730	17 045	71 775	44 243	11 444	55 687	23,7	48,9	28,9
Const, Japon	40 659	17 498	58 157	45 054	16 012	61 066	-9,8	9,3	-4,8
<b>MAZDA</b>	39 424	12 765	52 189	42 867	14 213	57 080	-8,0	-10,2	-8,6
Const, A,N,	5 336	6 753	12 089	1 432	7 712	9 144	272,6	-12,4	32,2
Const, Japon	34 088	6 012	40 100	41 435	6 501	47 936	-17,7	-7,5	-16,3
<b>NISSAN</b>	38 089	15 066	53 155	37 168	11 139	48 307	2,5	35,3	10,0
Const, A,N,	30 835	4 014	34 849	28 011	4 330	32 341	10,1	-7,3	7,8
Const, Japon	7 254	11 052	18 306	9 157	6 809	15 966	-20,8	62,3	14,7
<b>SUZUKI</b>	3 972	3 657	7 629	4 419	3 790	8 209	-10,1	-3,5	-7,1
Const, A,N,	0	846	846	0	1 142	1 142	0,0	-25,9	-25,9
Const, Japon	3 972	2 811	6 783	4 419	2 648	7 067	-10,1	6,2	-4,0
<b>SUBARU</b>	8 308	3 492	11 800	9 850	2 961	12 811	-15,7	17,9	-7,9
Const, A,N,	3 733	205	3 938	5 175	1	5 176	-27,9	20400,0	-23,9
Const, Japon	4 575	3 287	7 862	4 675	2 960	7 635	-2,1	11,0	3,0
<b>MITSUBISHI</b>	9 202	2 361	11 563	180	23	203	5012,2	10165,2	5596,1
Const, A,N,	3 686	0	3 686	75	0	75	4814,7	0,0	4814,7
Const, Japon	5 516	2 361	7 877	105	23	128	5153,3	10165,2	6053,9
<b>TOTAL</b>	284 129	102 717	386 846	277 227	92 703	369 930	2,5	10,8	4,6
Const, A,N,	179 938	46 808	226 746	165 378	41 392	206 770	8,8	13,1	9,7
Const, Japon	104 191	55 909	160 100	111 849	51 311	163 160	-6,8	9,0	-1,9

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

Source: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

### Production de véhicules automobiles au Canada

	Janv-sept 2003	Janv-sept 2002	Changement %
<b>HONDA (HCM)</b>	295 795	277 593	6,6
<b>TOYOTA (TMMC)</b>	164 194	166 437	-1,3
<b>CAMI</b>	37 198	46 404	-19,8
<b>TOTAL</b>	<b>497 187</b>	<b>490 434</b>	<b>1,4</b>

Source: JAMA Canada

### Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Janv-sept 2003	Janv-sept 2002	Changement %
<b>HONDA (HCM)</b>	239 988	208 209	15,3
<b>TOYOTA (TMMC)</b>	107 366	122 611	-12,4
<b>CAMI</b>	31 126	39 376	-21,0
<b>TOTAL</b>	<b>378 480</b>	<b>370 196</b>	<b>2,2</b>

Source: JAMA Canada

### Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Janv-sept 2003	Janv-sept 2002	Changement %
<b>JAPON</b>	149 565	176 240	-15,1
<b>É.-U./MEXIQUE</b>	115 287	90 646	27,2
<b>TOTAL</b>	<b>264 852</b>	<b>266 886</b>	<b>-0,8</b>

Source: JAMA, JAMA Canada

• Suite de la page 1... Les ventes de véhicules

### La production

La production des véhicules légers au Canada a chuté de 3,4 % pour s'établir à 1,92 million d'unités en 2003 suite à plusieurs facteurs, dont la fermeture de deux usines (l'usine de fourgonnettes Chrysler à Windsor plus tôt cette année et l'usine GM à Sainte-Thérèse au Québec en 2002) et une demande du marché plus faible en Amérique du Nord, particulièrement aux États-Unis, la destination des exportations pour plus de 80 % de tous les véhicules construits au Canada. La production des Trois grands a chuté de 4,9 % pendant les trois premiers trimestres de 2003, bien que General Motors ait augmenté sa production d'unités de 3,7 % presque entièrement dû à la forte demande de l'Impala Chevrolet et du Grand Prix Pontiac au sud de la frontière.

La production des trois usines affiliées aux Japonais était également mixte, puisque la production chez Honda (HCM) à Alliston s'est accrue de 6,6 %, alors que Toyota (TMMC) à Cambridge a chuté de 1,3 % et CAMI a perdu 19,8 % comparativement à 2002.

Vers la fin de septembre, TMMC a commencé la production de la Lexus RX 330, le premier modèle Lexus à être construit à l'extérieur du Japon. Quand la chaîne de la RX 330 sera entièrement opérationnelle, on s'attend à ce que la production totale de la RX 330 dépasse 60 000 unités en 2004.

• Voir Les ventes de véhicules... suite en page 3

• Suite de la page 1... Les ventes de véhicules

## Les exportations et les importations

Les exportations combinées des véhicules des trois usines affiliées aux Japonais à la fin du troisième trimestre étaient en hausse de 2,2 % par rapport à l'an dernier pour s'élever à 378 480 unités. Toutefois, les résultats étaient mixtes et concordaient au total des chiffres de la production. Les exportations de HCM ont fait un bond de 15,3 % alors que les expéditions de TMMC et de CAMI étaient en chute de 12,4 % et de 21 % respectivement. Le rapport global des exportations par rapport au total de la production se situe à 76,1 % pour la période.

Le nombre de véhicules importés du Japon, des É.-U. et du Mexique pour la vente au Canada fut légèrement inférieur au cours des trois premiers trimestres de 2003, diminuant de 0,8 % pour se chiffrer à 264 8652 unités dans l'ensemble. Les expéditions en provenance du Japon vers le Canada ont chuté de 15,1 % pour se stabiliser à 149 565 unités, alors que les expéditions des usines aux États-Unis et au Mexique (ALÉNA) ont augmenté de 27,2 %, soit un signe clair qu'avec la capacité progressive en Amérique du Nord, l'approvisionnement au niveau local s'accroît pour répondre à la demande du marché.

• Suite de la page 1... TMMC entame la production

peinture à la fine pointe de la technologie utilisant la technique de peinture à l'eau en cartouche, et un nouvel atelier de soudure d'avant-garde. « Le projet Lexus a été une entreprise immense et un honneur », a mentionné M. Tanguay.

Le RX 330 est également construit à l'usine Kyushu de Toyota au Japon. Depuis 2000, les membres de l'équipe Lexus du Canada et du Japon ont voyagé entre les deux usines pour préparer la fabrication au niveau du luxe et de la qualité auxquels s'attendent les clients de Lexus. « Nous avons trouvé qu'un ensemble de compétences est très important, mais la différence clé est l'attitude ancrée », a ajouté M. Tanguay. « L'état d'esprit d'un Lexus recherche la perfection dans tous les procédés, depuis chaque chaîne de fabrication et dans chaque véhicule. La construction d'un Lexus exige une compréhension en profondeur de ce que veulent les clients, à quoi ils s'attendent et ce qu'ils méritent dans un véhicule de luxe. Nous l'appelons la poursuite inlassable de la perfection. »

M. Hiroshi Kawakami, administrateur délégué de la Toyota Motor Corporation, a exprimé la confiance de Toyota dans ses usines canadiennes et sa forte tradition de la qualité. « La philosophie de notre entreprise est de construire des véhicules où ils sont vendus », a déclaré M. Kawakami. « Depuis que TMMC est l'un des joyaux de notre couronne outre-mer, le commencement de la production de Lexus ici fait partie intégrante de cette philosophie. »

« Depuis 1988, les clients ont profité des véhicules de grande qualité construits ici chez TMMC », a déclaré le président de Toyota Canada, Kenji Tomikawa, qui est en charge des ventes et du marketing de tous les véhicules Toyota et Lexus au Canada. « Je sais que la marque des véhicules de luxe Lexus, maintenant construits par les Canadiens, seront tout aussi bien accueillis. Le RX 300 est rapidement devenu notre Lexus meilleur vendeur lorsqu'il fit son apparition sur le marché il y a cinq ans, révolutionnant du coup la manière dont nous percevons les véhicules de luxe. »

Toyota Motor Manufacturing Canada Inc. construit des véhicules à son usine de Cambridge en Ontario depuis le 30 novembre 1988. Les investissements se sont élevés à 3 milliards \$ C depuis les tout débuts de l'entreprise. Outre les investissements de Lexus de l'ordre de 650 millions \$ C, 700 Canadiens supplémentaires ont été embauchés à TMMC, où l'emploi s'est accru à plus de 3 900 personnes. La capacité a augmenté des 50 000 unités annuellement en 1988 à 250 000 aujourd'hui.

TMMC a reçu sept prix de la qualité des usines de J.D. Power and Associates, incluant quatre en or. De plus, les journalistes automobiles ont voté trois fois pour la Corolla de TMMC comme étant le « meilleur véhicule construit au Canada. »

## Nouvelles des fournisseurs

### Ouverture de trois nouvelles usines de pièces automobiles en Ontario

Trois nouvelles usines de pièces automobiles affiliées aux constructeurs japonais ont commencé leur exploitation manufacturière en Ontario, dont tous sont fournisseurs pour le nouveau véhicule utilitaire sport Lexus RX 330 construit par TMMC à Cambridge.

FIO Automotive Canada est une filiale de Futaba Industrial Co. Ltd., qui fabriquera des pièces du châssis dans sa nouvelle usine à Stratford en Ontario, et qui emploie présentement 70 employés.

Aisin Canada a établi sa première usine canadienne à Woodstock, qui fabrique maintenant des pièces de carrosserie, incluant des moulures de ceinture et des garnitures de pare-brise. Il y a environ 40 membres de l'équipe présentement et on prévoit que ce nombre doublera d'ici à 2005.

Trim Masters Inc. est une co-entreprise de Johnson Controls, Araco Corporation et Toyota Motor Corporation, qui a débuté sa production de systèmes de siège et de panneaux de portière pour TMMC. L'usine se situe à Elmira en Ontario et emploie présentement environ 150 membres de l'équipe.

## Rapport sur le 37<sup>e</sup> Salon des véhicules automobiles de Tokyo de 2003

Un Salon des véhicules automobiles de Tokyo d'un 'nouveau style', organisé selon le thème « Le défi : conduire vers un meilleur avenir » par la JAMA, a attiré plus de 1,4 million de visiteurs, environ 10 % de plus que le dernier salon des automobiles et des motocyclettes en 2001.

Le salon de cette année fut le premier salon « des automobiles et motocyclettes » auquel l'Association des constructeurs d'automobiles japonais (JAMA; président : Yoshihide Munekuni) a participé depuis les premières étapes de planification depuis la fusion en mai 2002 entre la JAMA et l'organisateur précédent, la *Japan Motor Industrial Federation* (JMIF).

Selon la JAMA, le salon a attiré un nombre particulièrement important de visiteurs qui en étaient à leur première visite. Cela marque un revirement, puisque le nombre des visiteurs était en chute depuis les 12 dernières années. La présence des médias fut également

• Voir Salon des véhicules automobiles de Tokyo de 2003... suite en page 4

• Suite de la page 3... Salon des véhicules automobiles de Tokyo de 2003

accrue et s'élevait à un total de 12 300 membres des organismes de la presse nationaux et étrangers (comparativement à 12 000 lors du dernier salon).

Le salon a obtenu la participation de 263 entreprises, quatre gouvernements et une organisation provenant de 14 pays. Un total de 613 véhicules de 63 fabricants nationaux et étrangers étaient présentés (le total des stands d'automobiles, de motocyclettes et Carrozzeria). De ce nombre, 84 étaient en première mondiale (41 automobiles, 33 motocyclettes et 10 Carrozzeria) et 108 étaient des premières au Japon (71 automobiles, 29 motocyclettes et 8 Carrozzeria). Dans le secteur des pièces, étaient présentés des stands de 200 entreprises, quatre gouvernements et une organisation, dont 49 premières mondiales et 26 premières du Japon.

Les stands avaient tendance à mettre l'accent sur l'environnement, la sécurité et la technologie de l'information, en présentant une vaste gamme bien équilibrée avec des automobiles de concept à haut impact et des modèles pour le marché. Les kiosques ont été généralement très bien présentés.

Parmi les gouvernements étrangers, l'exposition du Canada a procédé au lancement d'une nouvelle image de marque pour le secteur de l'automobile – *Cars on the Brain*. Le Canada est le gouvernement étranger qui a le plus longtemps exposé au Salon de l'automobile de Tokyo depuis sa première participation au début des années 70. Parmi les entreprises au kiosque du Canada, on retrouvait ABC Group, Dofasco, Ford du Canada, Fuel Cells Canada, JIT Automation, Magna International (Decoma, Intier), Wescast Industries et le Groupe Woodbridge.

• Voir Salon des véhicules automobiles de Tokyo de 2003... suite en page 5



Daihatsu UFE-II (ultra-économie d'essence) : un mini-véhicule hybride à 4 places (concept)



La prochaine génération de la Honda Odyssey pour le marché national japonais.



Mazda Kusabi, un véhicule sport compact (concept)



Mitsubishi FCV – un véhicule à cellule électrochimique (concept)



Nissan Effis – automobile d'apport à cellule électrochimique (concept)



Subaru B9 Scrambler – véhicule électrique hybride à deux places (concept)

Pour voir les autres faits marquants du Salon des véhicules automobiles de Tokyo 2003, visitez [www.jama.ca](http://www.jama.ca)

• Suite de la page 4... Salon des véhicules automobiles de Tokyo de 2003



Suzuki S-Ride – un véhicule à concept d'apport actif avec conduite semblable à une motocyclette (21 sièges en tandem)



Le Toyota MP – « Mobilité personnelle » - un véhicule à une place utilisant la technologie de conduite par fil

## Un salon de l'automobile d'un nouveau style

Sous le thème « Le défi : conduire vers un meilleur avenir », les organisateurs ont tenté de donner un salon plus attrayant aux exposants et aux visiteurs en offrant des activités spéciales qui soulignaient « la participation des spectateurs » et « la communication interactive ». De là, découle le premier « changement du modèle » du Salon des véhicules automobiles de Tokyo » depuis ses 50 ans d'existence. Le premier Salon de tous les véhicules automobiles du Japon remonte à 1954. Cette année, nous avons vu la présentation d'un programme complet de commandite pour la toute première fois, où participaient des commanditaires issus d'un vaste éventail d'industries.

Cette année, le Salon des véhicules automobiles de Tokyo incluait une grande variété d'activités demandant « la participation de l'audience ». Les visiteurs ont pu faire l'essai des véhicules à énergie propre autour du Parc Makuhari Seaside dans des véhicules à cellule électrochimique et d'autres automobiles écologiques. Au Salon pour la première fois, l'exposition de Carrozzeria dans le hall regroupait 13 studios de design d'origine et d' « adaptation » en provenance du Japon et du monde entier. À la lumière de l'excellente réception pour le nouveau Salon des véhicules automobiles de style « audience-participation », la JAMA a l'intention d'adopter ce format dans les années à venir.

Le 38<sup>e</sup> Salon des véhicules automobiles de Tokyo, les Véhicules commerciaux et d'accès facile, aura lieu du 2 au 7 novembre 2004 au Makuhari Messe dans la préfecture de Chiba.

## Magna étend sa présence au Japon grâce à un nouveau centre du soutien à la clientèle

Lors du Salon des véhicules automobiles de Tokyo 2003 en octobre dernier, Magna International annonçait l'établissement d'un nouveau centre du soutien à la clientèle à Tokyo, afin d'offrir des OEM au Japon avec une expertise régionale en gestion de programme et en ingénierie et de faciliter l'accès à l'ensemble des ressources de la famille des entreprises Magna. Le centre offre une gestion de programmes et d'ingénierie développée, incluant de nouveaux membres du personnel clé et les capacités CAD/CAM.

Belinda Stronach, présidente-directrice générale de Magna, a déclaré : « C'est gratifiant de voir que notre stratégie mondiale de centrer les besoins de nos clients qui en vaut la peine. Nous avons produit d'importantes réalisations en Amérique du Nord et en Europe au cours des années et nous avons jeté également les bases du succès au Japon et en Asie. Aujourd'hui, nous sommes heureux d'être un concurrent bien placé dans ce marché, proche de nos clients et nous nous tournons vers l'avenir pour innover et procéder à de nouveaux développements. »

Le centre du soutien à la clientèle, situé dans le district Kanda de Tokyo, emploie de 30 à 40 ingénieurs, directeurs de programme et représentants commerciaux. Son ouverture coïncide avec plusieurs autres expansions de Magna au Japon et en Asie, dont l'agrandissement des installations et l'augmentation des membres du personnel, un important lancement d'un nouveau véhicule, de nouveaux prix du commerce et des partenariats stratégiques.

Outre le centre du soutien à la clientèle à Tokyo, Magna établira des installations satellites afin de mieux soutenir ses clients. Selon les contrats conclus, le premier bureau satellite est prévu pour Nagoya, afin de soutenir les programmes de Toyota. Le soutien à l'ingénierie et à la gestion des programmes sur place est également en application auprès de Honda à Tochigi.

Magna s'est récemment garantie de plusieurs nouveaux contrats au Japon : un tableau de bord auprès d'un très grand constructeur d'automobiles japonaises pour approvisionnement en Europe; des contrats considérés comme une percée basés sur les capacités d'ingénierie et de tests ACTS (Systèmes de technologie de l'automobile perfectionnés), soit une homologation complète du véhicule et le développement de systèmes de protection des piétons pour plusieurs OEM japonais; des contrats pour fournir un logiciel d'ingénierie clé par l'entremise de Magna Steyr pour appuyer l'ingénierie, la conception et le développement du produit des OEM japonais; des contrats pour fournir diverses pièces décoratives extérieures en Amérique du Nord et en Europe; des contrats pour fournir divers éléments composants et pièces du groupe moto-propulseur et du moteur; contrats pour fournir des rétroviseurs possédant des fonctions électroniques perfectionnées; des contrats pour fournir des systèmes de portière (incluant les mécanismes de commande des glaces, les modules de portière et les systèmes de verrouillage) pour les usines nord-américaines des OEM japonais ainsi que des contrats pour les estampages et les éléments composants connexes.

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

## Les taux de change important-ils vraiment ?

Il y a controverse concernant la valeur du dollar. La Banque du Japon achète des dollars pour dissuader les spéculations sur les devises qui pourraient rapidement renforcer le yen. Les constructeurs de Détroit s'y objectent, en déclarant que cette mesure affaiblit le yen et qu'il est plus coûteux pour eux de vendre des véhicules au Japon et moins coûteux pour les constructeurs japonais de vendre aux États-Unis. Des porte-parole de Ford, GM et Chrysler estiment que le yen est sous-évalué de 20 pour cent et ils avancent l'argument que cela équivaut à un désavantage au niveau des prix de leurs produits de 20 pour cent. Cette évaluation semble excessive lorsqu'on tient compte des points suivants :

- Les flux des investissements et du commerce étrangers privés ont beaucoup plus à voir avec la valeur de la devise qu'avec l'intervention du gouvernement. La taille du marché yen/dollar s'élève à environ 230 milliards \$ par jour. Sur une période de six mois, cela s'élèverait à environ 40 milliards \$. Au cours des six premiers mois de cette année, le gouvernement japonais a acheté 75 milliards \$ ou seulement deux-dixième d'un pourcentage du total des transactions.

- Au cours de la dernière décennie, le dollar a fluctué entre 90 yen par dollar et 140 yen par dollar. Le taux du yen depuis les deux dernières années a été d'environ 123 yen par dollar. Le taux du yen actuel se situant à environ 112 yen par dollar, au moment de mettre ce bulletin sous presse, s'approche du taux moyen yen/dollar qu'on a connu au cours de la dernière décennie, soit 114 yen par dollar.

- Toutefois, même si l'achat de dollars par le Japon a eu davantage qu'un effet temporaire, est-ce que cela ferait une grande différence dans la relation concurrentielle entre les constructeurs d'automobiles dans un marché de l'automobile mondiale ? À titre d'exemple, 60 pour cent des véhicules vendus par les constructeurs japonais aux É.-U. sont fabriqués aux É.-U. avec des taux élevés de contenu local qui, dans certains cas, dépassent les 90 pour cent. Les ventes de ces véhicules ne seraient pas considérablement touchées par le taux de change du yen.

- L'effet du taux de change sur la compétitivité se complique par le fait que les fabricants d'automobiles de Détroit exploitent également à l'échelle mondiale. Ils importent des pièces automobiles et des véhicules de plusieurs pays, dont le Canada, le Mexique et le Japon. Ils ont une importante participation dans plusieurs entreprises japonaises de l'automobile. Ils produisent également conjointement au Japon et aux É.-U.

Toutefois, ce qui se perd dans cette controverse sur la devise est le fait que les parts du marché ne sont ni acquises ni perdues selon le prix, mais selon le rapport qualité-prix. Les consommateurs choisissent d'acheter des automobiles selon des facteurs complexes de la performance du véhicule, de son prix, de sa sécurité, de son économie en carburant, de sa qualité et du service offert par le concessionnaire, pour n'en nommer que quelques-uns. Ici, la concurrence parmi les constructeurs automobiles dépend de l'efficacité de la gestion, du développement de la nouvelle technologie et de la capacité de la mettre en pratique.

### L'avenir

Le dollar, qui connaît des fluctuations, affecte de toute évidence les prix et les profits de nombreuses façons. Néanmoins, les complexités d'une industrie de l'automobile mondiale soulèvent d'importantes questions concernant la mesure à laquelle les taux de change touchent la compétitivité à l'échelle internationale.

Entre-temps, les normes des consommateurs sont en hausse et la réglementation gouvernementale devient plus stricte. Voilà les défis. Les avantages ou les désavantages des taux de change fluctuants deviendront relativement insignifiants comparativement à ce qui se produit sur la table de dessin, dans les laboratoires et sur le plancher de l'usine.

## Lancement canadien de la Toyota Prius 2004



Steven Page du groupe The Barenaked Ladies accepte les clés de la première Prius 2004 du président de Toyota Canada, Ken Tomikawa, lors du récent lancement à l'historique Gooderham & Worts Distillery à Toronto.

## Wescast Industries ouvre un bureau au Japon

Wescast Industries Inc. a annoncé qu'elle avait ouvert un bureau de vente et de design à Tokyo, afin d'appuyer les clients situés dans la région de l'Asie-Pacifique, dont le Japon, la Chine et la Corée. L'ouverture de ce nouveau bureau coïncide avec la fondation de la nouvelle compagnie de Wescast, Wescast Japan KK. Le siège social de Wescast Industries Inc. est situé à Brantford en Ontario et l'entreprise est le plus grand fournisseur au monde de collecteur d'échappement pour les automobiles et les camionnettes.

### Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon

Voitures, camions, autobus	TOTAL	
PRODUCTION <sup>1</sup>	Janv-sept 2003	7 671 175
	Janv-sept 2002	7 624 489
	Changement %	0,6
EXPORTATIONS <sup>2</sup>	Janv-sept 2003	3 476 170
	Janv-sept 2002	3 455 067
	Changement %	0,6
VENTES/ ENREGISTREMENTS <sup>3</sup>	Janv-sept 2003	4 474 497
	Janv-sept 2002	4 438 042
	Changement %	0,8
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS <sup>4*</sup>	Janv-sept 2003	204 046
	Janv-sept 2002	208 812
	Changement %	-2,3

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

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