



AUTO QUARTERLY

Automne 2004
www.jama.ca

NEWSLETTER OF THE JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION OF CANADA

Réception 20^e anniversaire de JAMA Canada à Ottawa



De g. à dr. : Kenji Tomikawa (président, Toyota Canada et président du conseil, JAMA Canada), Belinda Stronach (députée, Aurora), l'ambassadeur Kensaku Hogen, l'Honorable Ed Lumley (directeur, Magna International et ancien ministre de l'Industrie et du Commerce)

En début d'octobre, sous un ciel dégagé au coeur de l'été des Indiens, les membres et dirigeants de JAMA Canada ont célébré deux événements marquants lors d'une réception à Ottawa, soit le 20^e anniversaire de l'association et le 75^e anniversaire des relations diplomatiques entre le Canada et le Japon.

Durant les formalités, son Excellence l'ambassadeur Kensaku Hogen a parlé des premiers pas dans l'histoire des relations diplomatiques, de la mesure dans laquelle ces relations se sont approfondies au cours des 75 dernières années, et du potentiel de développement de nos relations culturelles, sociales et économiques.

Des représentants actuels et anciens du gouvernement fédéral ont exprimé leur appui pour la contribution des constructeurs de voitures japonaises à la croissance de l'industrie automobile canadienne au cours des deux dernières décennies. L'Honorable Ed Lumley, ancien ministre de l'Industrie et du Commerce à l'époque du gouvernement Trudeau au début des années 80, qui est actuellement vice-président de BMO Nesbitt Burns et directeur de Magna International, a souligné le succès des efforts investis pour attirer des investissements japonais dans le secteur canadien de l'automobile au milieu des années 80, ainsi que la croissance continue en matière de fabrication de véhicules et de pièces.

L'Honorable Jerry Pickard, secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, a aussi mentionné la croissance des investissements et des emplois créés par les fabricants japonais au Canada, et a tracé les grandes lignes de l'engagement pris par le Gouvernement



De g. à dr. : Don Walker (président, Intier et coprésident, Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile), Mark Hogan (président, Magna International), Kenji Tomikawa

afin d'élaborer un nouveau cadre stratégique national pour l'industrie automobile canadienne.

En guise de conclusion, le président de JAMA Canada, M. Kenji Tomikawa a présenté un portrait de l'industrie de l'automobile et des pièces japonaises au Canada, tout en cernant les défis qu'elle aura à relever au cours des 20 prochaines années en raison de l'intensification de la concurrence et de la croissance de l'intégration économique et industrielle internationale.



Tente de réception, cour intérieure de l'édifice de l'Est, Colline du Parlement, Ottawa

• Voir Réception 20^e anniversaire de JAMA Canada... suite à la page 2

DANS CE NUMÉRO

Réception 20 ^e anniversaire de JAMA Canada à Ottawa	1, 2
Allocution de l'Hon. Jerry Pickard, C.P., député	2
Les ventes plafonnent au 3 ^e trimestre	3
L'industrie automobile au Canada	4
Mazda Canada célèbre son 35 ^e anniversaire	5
Rapport du CPSCA sur une nouvelle stratégie automobile au Canada	5
Pas de voiture sans pièces – Commentaire de W.C. Duncan	6
Nouvelle publication : <i>Motor Industry of Japan</i> , 2004	6



De g. à dr. : Brad Bradshaw (président, Nissan Canada), Don Durst (v.-p., Subaru Canada), Werner Schmidt (député, Kelowna)



De g. à dr. : Kenji Tomikawa, Helena Guergis (député, Simcoe-Grey), Colin Carrie, député, Oshawa et président, Conservative Auto Caucus), l'ambassadeur Hogen, Gary Goodyear (député, Cambridge et président, Conservative Ontario Caucus)



De g. à dr. : Dave Kobayashi (TMMC), Greig Mordue (TMMC), l'Honorable David Anderson (député, Victoria et ancien ministre de l'Environnement), et Brian Sundue (Industrie Canada)

Allocution de l'Hon. Jerry Pickard, C.P., député



L'Honorable Jerry Pickard, Secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie.

Secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie à la réception 20^e anniversaire de JAMA Canada

Ayant été retenu ailleurs ce soir, le ministre de l'Industrie, David Emerson m'a demandé de transmettre ses félicitations personnelles à JAMA Canada et à ses membres à l'occasion

de leur 20^e anniversaire au Canada.

Je suis très heureux d'être ici pour souligner les 20 ans de JAMA Canada, ainsi que le 75^e anniversaire des relations diplomatiques entre le Japon et le Canada.

Vingt ans, ce n'est pas vraiment si long, et pourtant les membres de JAMA Canada ont beaucoup accompli au cours de ces 20 ans.

Au fil des années, les membres ont investi plus de 6 milliards \$ dans la construction automobile, et l'an dernier, ils ont établi un record en produisant 671 248 véhicules au Canada.

Ils ont réussi cet exploit avec l'aide des 25 000 Canadiennes et Canadiens qu'ils emploient dans la construction automobile, la fabrication des pièces et la distribution.

Les membres de JAMA Canada ont clairement exercé un impact important et positif sur notre société et sur notre économie, et au nom du gouvernement, je tiens à les remercier de leur contribution.

J'aimerais également ajouter que le gouvernement a l'intention de faire tout ce qu'il peut pour assurer le succès continu de l'industrie automobile au Canada.

Comme vous le savez, le discours du Trône prononcé hier identifiait l'industrie automobile comme étant l'un des secteurs importants au pays. Le gouvernement s'est engagé à faire sa part pour promouvoir le succès de cette industrie.

Dans le budget de 2004, on a aussi reconnu l'importance de l'industrie automobile au Canada. Dans le cadre de ce budget, le gouvernement s'engage à élaborer un nouveau cadre stratégique national pour le secteur canadien de l'automobile au cours du 21^e siècle, et à miser fortement sur la recherche et le développement.

Le ministre Emerson travaille actuellement à l'élaboration de ce cadre. Il prendra appui sur le travail effectué par le Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile (CPSCA). Ce cadre dictera la politique de développement du gouvernement pendant bien des années à venir, et aidera à façonner l'avenir de l'industrie canadienne de l'automobile.

Le ministre Emerson ne manquera pas de consulter à fond les intervenants. Lui et moi tenons particulièrement à recueillir les opinions de JAMA Canada et de tous ses membres quant à la façon dont le gouvernement et l'industrie peuvent travailler ensemble pour veiller à ce que le succès qu'a connu JAMA Canada au cours des 20 dernières années puisse se répéter au cours des 20 prochaines années – et même au-delà.

Encore une fois, je vous félicite pour votre travail des 20 premières années au Canada et j'espère que l'avenir de JAMA Canada et des relations entre le Canada et le Japon sera couronné de succès.

Les ventes plafonnent au 3^e trimestre, tandis que la production et les exportations prennent de l'essor

Au cours du troisième trimestre, les membres de JAMA Canada ont enregistré une croissance négligeable de leurs ventes combinées de véhicules neufs au Canada par rapport à l'an dernier. Toutefois, la production dans les usines canadiennes s'est accrue de façon notable en raison d'une demande vigoureuse dans les marchés d'exportation, et notamment aux États-Unis.

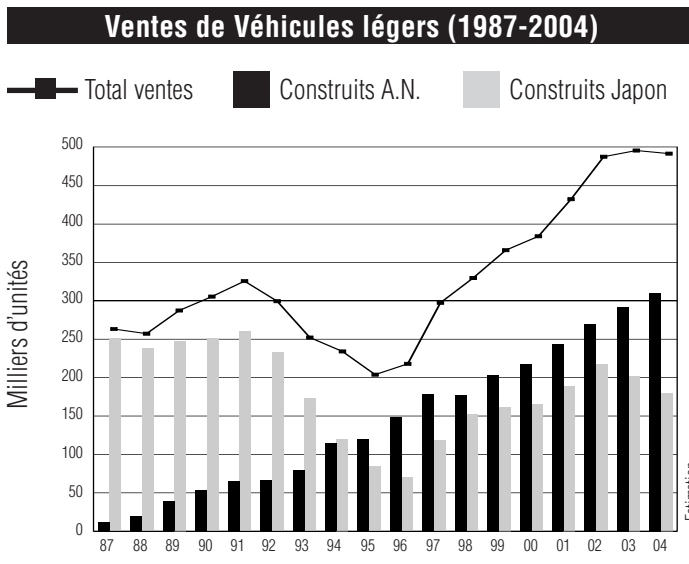
Ventes

Pendant la première moitié de l'exercice 2004, les ventes ont résisté à toute croissance, mais les résultats du troisième trimestre chez les constructeurs japonais ont été plus prometteurs. À la fin du mois de septembre, le cumul des ventes de véhicules japonais depuis le début de l'exercice était tombé à 382 249 unités, soit 1,2 % ou 4 600 unités de moins que l'an dernier. En comparaison, l'ensemble du marché des véhicules au Canada a reculé de 5,3 %, soit une baisse sur douze mois de 66 000 unités.

Les ventes de voitures japonaises ont diminué de 0,5 %, tandis que celles des utilitaires légers ont accusé une baisse de 3,2 % sur les neuf premiers mois de 2004. Au cours de cette période, les ventes de véhicules construits en Amérique du Nord ont augmenté de 4,0 %, tandis que les importations du Japon ont diminué de 8,6 %, ce qui indique que les membres de JAMA Canada s'approvisionnent davantage auprès des usines nord-américaines à mesure que les expansions récentes atteignent leur pleine capacité.

Parmi les compagnies individuelles, Mazda Canada est celle qui affiche le meilleur taux de croissance avec un gain de 14,2 % pour les trois premiers trimestres de 2004. Suzuki Canada, Subaru Canada et Toyota Canada ont également enregistré des résultats positifs pour le cumulatif annuel. Nissan Canada, Honda Canada et Mitsubishi Motor Sales Canada ont rapporté un fléchissement des ventes pour la même période.

La part du marché des constructeurs de voitures japonaises s'élève à 32,3 %, une amélioration par rapport au chiffre de 31,0 %



inscrit en 2003, en raison du déclin plus important dans l'ensemble du marché.

En ce qui concerne les autres constructeurs de voitures au Canada, les trois Grands (GM, Ford et Daimler Chrysler) ont vu leurs ventes chuter de 6,1 % à ce jour, et leur part du marché a reculé à 56,5 %. Les ventes des constructeurs européens ont baissé de 7,6 % au cours de la même période, tandis que les ventes de véhicules coréens ont plongé de 16,4 %, et leurs parts respectives du marché s'établissent à 5,6 % et 5,5 %.

Dans le secteur des camions de poids moyen et lourd (classes 4 à 7), les constructeurs de camions japonais (Hino et Mitsubishi Fuso) ont enregistré des ventes combinées de 1 030 unités, soit un gain de 23,3 % par rapport à 2003. Avec 926 unités, Hino Motor Sales Canada a connu une croissance de 24,3 %, tandis que Fuso, avec 104 unités, a enregistré une augmentation de 15,5 % au cours des neuf premiers mois de 2004.

Production / exportations

Dans les usines japonaises affiliées, au Canada, la production a augmenté de façon radicale en 2004, grâce à un programme de véhicules neufs chez Toyota Motor Manufacturing Canada (TMMC) et CAMI. Dans l'ensemble, la production totale a augmenté de 21,9 % pour atteindre 605 909 unités. Chez Honda, la production est demeurée stable, avec une légère hausse de 0,8 % portant le volume à 298 200 unités. HCM a cessé de produire l'Odyssey et se prépare à lancer son nouveau VUS au début de 2005. La production de TMMC s'est accrue de 32,7 % pour atteindre les 217 800 unités, un résultat qui est principalement attribuable au lancement en septembre 2003 de la Lexus RX330, la première Lexus construite à l'extérieur du Japon. La production de CAMI a plus que doublé, avec un gain de 141,5 % portant son volume à près de 90 000 unités, et ce, en raison du lancement de l'Equinox en février 2004. CAMI a cessé de produire la Vitara / Tracker et ne construit plus que l'Equinox pour Chevrolet.

Comme la majorité des véhicules construits au Canada sont destinés à l'exportation, les expéditions en provenance de ces trois installations ont augmenté de façon significative en 2004. Dans l'ensemble, les exportations de véhicules finis affichent une hausse de 32,8 %, avec un volume de 502 000 unités. Tandis que la plupart des expéditions sont destinées à des marchés américains, on exporte également des véhicules dans plus d'une douzaine d'autres pays dans le monde. Les exportations de HCM ont augmenté de 5,6 % pour atteindre 253 000 unités, tandis que les expéditions de TMMC et CAMI ont fait des bonds de 54,3 % et de 168,7 % respectivement. Ces gains sont principalement attribuables à la vigueur de la demande américaine visant ces modèles construits au Canada.

Importations

En raison d'une demande plus faible au Canada pendant les trois premiers trimestres de 2004, les importations de véhicules au Canada par les constructeurs japonais ont accusé une chute de 5,8 % pour s'établir à moins de 250 000 unités. Les expéditions en provenance du Japon sont tombées à moins de 129 000 unités, soit une diminution de 13,8 %, tandis que les importations en provenance d'usines aux États-Unis et au Mexique en vertu de NAFTA ont grimpé à plus de 120 000 unités, soit un gain de 4,6 %.

Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Janv-sept 2004			Janv-sept 2003			Changement %		
	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL
HONDA	83 437	27 667	111 104	89 745	30 833	120 578	-7,0	-10,3	-7,9
Const. A.N.	76 375	16 286	92 661	81 618	17 945	99 563	-6,4	-9,2	-6,9
Const. Japon	7 062	11 381	18 443	8 127	12 888	21 015	-13,1	-11,7	-12,2
TOYOTA	96 838	34 389	131 227	95 389	34 543	129 932	1,5	-0,4	1,0
Const. A.N.	67 617	20 869	88 486	54 730	17 045	71 775	23,5	22,4	23,3
Const. Japon	29 221	13 520	42 741	40 659	17 498	58 157	-28,1	-22,7	-26,5
MAZDA	49 286	10 306	59 592	39 424	12 765	52 189	25,0	-19,3	14,2
Const. A.N.	7 214	5 850	13 064	5 336	6 753	12 089	35,2	-13,4	8,1
Const. Japon	42 072	4 456	46 528	34 088	6 012	40 100	23,4	-25,9	16,0
NISSAN	32 532	19 059	51 591	38 089	15 066	53 155	-14,6	26,5	-2,9
Const. A.N.	27 755	5 975	33 730	30 835	4 014	34 849	-10,0	48,9	-3,2
Const. Japon	4 777	13 084	17 861	7 254	11 052	18 306	-34,1	18,4	-2,4
SUZUKI	5 715	2 476	8 191	3 972	3 657	7 629	43,9	-32,3	7,4
Const. A.N.	0	687	687	0	846	846	0,0	-18,8	-18,8
Const. Japon	5 715	1 789	7 504	3 972	2 811	6 783	43,9	-36,4	10,6
SUBARU	9 000	2 946	11 946	8 308	3 492	11 800	8,3	-15,6	1,2
Const. A.N.	4 931	82	5 013	3 733	205	3 938	32,1	-60,0	27,3
Const. Japon	4 069	2 864	6 933	4 575	3 287	7 862	-11,1	-12,9	-11,8
MITSUBISHI	5 982	2 616	8 598	9 202	2 361	11 563	-35,0	10,8	-25,6
Const. A.N.	1 503	710	2 213	3 686	0	3 686	-59,2	0,0	-40,0
Const. Japon	4 479	1 906	6 385	5 516	2 361	7 877	-18,8	-19,3	-18,9
TOTAL	282 790	99 459	382 249	284 129	102 717	386 846	-0,5	-3,2	-1,2
Const. A.N.	185 395	50 459	235 854	179 938	46 808	226 746	3,0	7,8	4,0
Const. Japon	97 395	49 000	146 395	104 191	55 909	160 100	-6,5	-12,4	-8,6

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

Source: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Production de véhicules automobiles au Canada

	Janv-sept 2004	Janv-sept 2003	Changement %
HONDA (HCM)	298 202	295 795	0,8
TOYOTA (TMMC)	217 864	164 194	32,7
CAMI	89 843	37 198	141,5
TOTAL	605 909	497 187	21,9

Source: JAMA Canada

Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Janv-sept 2004	Janv-sept 2003	Changement %
HONDA (HCM)	253 382	239 988	5,6
TOYOTA (TMMC)	165 703	107 366	54,3
CAMI	83 635	31 126	168,7
TOTAL	502 720	378 480	32,8

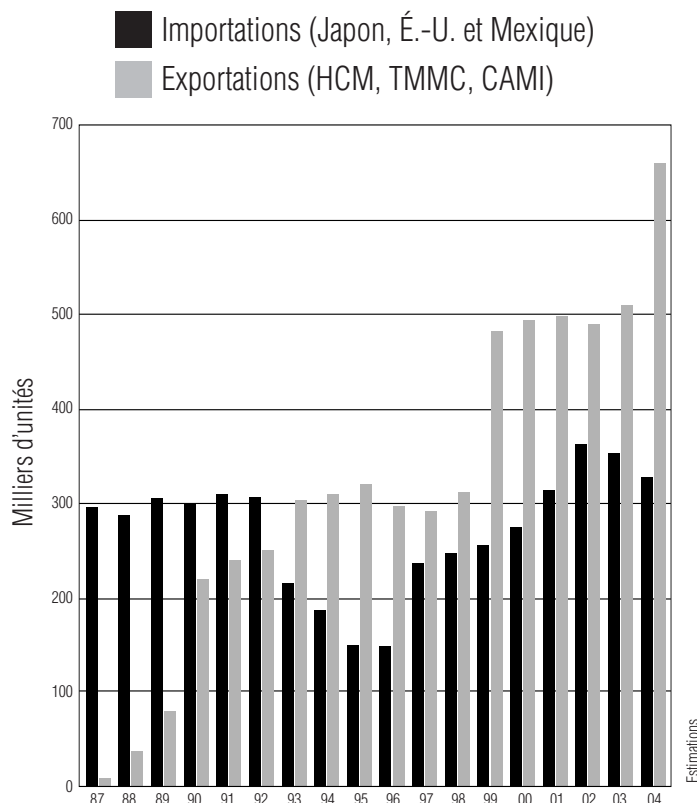
Source: JAMA Canada

Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Janv-sept 2004	Janv-sept 2003	Changement %
JAPON	128 876	149 565	-13,8
É.-U./MEXIQUE	120 615	115 287	4,6
TOTAL	249 491	264 852	-5,8

Source: JAMA, JAMA Canada

Exportations et importations (1987-2004)



Mazda Canada célèbre son 35^e anniversaire et inaugure son nouveau siège social à Richmond Hill

Cette année, Mazda Canada célèbre le 35^e anniversaire de son exploitation au Canada. Pour souligner l'occasion, Mazda Canada vient d'inaugurer officiellement son nouveau siège social au 55 Vogell Road, Richmond Hill.

En 1967, Mazda Canada était la deuxième filiale étrangère en importance après Mazda Australie. Mazda Canada a connu une croissance soutenue au Canada et a établi un record en 2002, après avoir vendu 71 140 véhicules et affiché des revenus de 2 milliards \$ CAN. Mazda Canada emploie actuellement plus de 5 000 Canadiennes et Canadiens, dont 125 au siège social et dans les bureaux régionaux du Canada. On dénombre environ 150 concessionnaires Mazda indépendants dans l'ensemble des provinces canadiennes.

Pour de plus amples renseignements au sujet de Mazda Canada et des véhicules Mazda, visitez le site Web de l'entreprise à l'adresse suivante : www.mazda.ca.

Rapport du CPSCA sur une nouvelle stratégie automobile au Canada

Vers la fin du mois d'octobre, le Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile (CPSCA) a publié un rapport important intitulé « A Call for Action – A Canadian Auto Strategy ».

Ce rapport définit cinq secteurs hautement prioritaires exigeant une action à court terme :

Missing/need french translation for subhead in french

Les encouragements à l'investissement à grande échelle assurent la compétitivité du Canada du fait qu'ils favorisent sa capacité d'attirer l'investissement automobile, en améliorant la concentration, la flexibilité et l'accessibilité des incitations gouvernementales qui sont maintenant essentielles pour décrocher des investissements ou réinvestissements automobiles à grande échelle. Ces encouragements peuvent être liés à l'innovation, à la mise en oeuvre de la technologie, au développement des compétences et à la viabilité.

Infrastructure

Des mesures d'urgence s'imposent pour s'attaquer à la congestion des mouvements transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis, y compris l'exécution de la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » et la mise en oeuvre d'un plan d'urgence/contingence visant à protéger la fiabilité de l'approvisionnement juste-à-temps au Canada.

Innovation

Faire de l'innovation une pierre angulaire de la compétitivité pour l'industrie automobile canadienne en prenant dès maintenant des mesures visant à renforcer le processus industriel et la capacité de création de nouveaux produits, la technologie automobile, le potentiel de la recherche et du développement (tant pour les fabricants que pour les fournisseurs), et en adoptant des mesures incitatives

améliorées telles que des crédits d'impôt pour la commercialisation précoce, des programmes d'appui pour encourager les consommateurs à acheter des technologies automobiles écologiques, et des programmes plus efficaces pour favoriser l'innovation sur le plan des processus de fabrication.

Harmonisation de la réglementation

Prendre des mesures pour coordonner et simplifier les règlements (y compris ceux qui concernent la sécurité, l'homologation et les émissions des véhicules) entre le Canada et les États-Unis, de même qu'au pays, compte tenu de la nature intégrée de l'industrie nord-américaine et de la nécessité de coordonner la commercialisation des investissements automobiles de la part des autorités canadiennes.

Ressources humaines

Pour faire en sorte que sa main-d'oeuvre qualifiée, flexible et innovatrice demeure un atout essentiel à l'avenir de son industrie automobile, le Canada doit amorcer des initiatives dès maintenant. Par le biais du tout nouveau Conseil sectoriel pour les ressources humaines de l'automobile et autres, il faut notamment : réexaminer les possibilités et les programmes de formation existants; évaluer l'impact des tendances démographiques sur les métiers spécialisés; renforcer les programmes d'apprentissage; et susciter chez les jeunes un plus grand intérêt pour les carrières dans l'industrie automobile.

Le rapport décrit également quatre indicateurs de rendement clés permettant de mesurer l'aptitude de l'industrie à atteindre ses objectifs :

L'assemblage

Accroître le nombre de véhicules assemblés au Canada pour atteindre une part du marché correspondant à 15 % des véhicules neufs vendus en Amérique du Nord d'ici 2010.

Les pièces et les composants

Accroître à 20 milliards \$ la valeur totale des expéditions de composants de facture canadienne d'ici 2015.

L'emploi

Poursuivre l'amélioration de la productivité tout en maintenant à 150 000 postes ou plus le nombre d'emplois directs dans la construction automobile et la fabrication des pièces.

Le commerce

Augmenter la balance commerciale du secteur automobile à 15 milliards \$ ou plus d'ici 2010.

Le CPSCA est une organisation pilotée par l'industrie et créée en 2002 pour s'attaquer aux points clés confrontant l'industrie automobile du Canada. Ses membres incluent les PDG des cinq entreprises de montage au Canada, les PDG des quatre principaux fournisseurs de pièces au Canada, les représentants des associations de l'industrie, le président du Syndicat des travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, le président de l'université de Windsor, ainsi que les ministres fédéral et provinciaux de l'Industrie.

La version intégrale du rapport est disponible sur le site Web du CPSCA à cette adresse :

http://capcinfo.ca/english/news/news-nouvelles_oct26_04.html

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



Pas de VOITURE sans PIÈCES

On entend souvent parler de la passion des Américains pour la voiture. C'est une longue et riche tradition. Toutefois, peu nombreux sont ceux qui éprouvent le même sentiment pour les pièces qui entrent dans sa fabrication. Certaines pièces (le moteur par exemple) engendrent plus d'enthousiasme que d'autres (disons les filtres). Mais la plupart des automobilistes dévorent la route, à peu près insensibles à la valeur de ces merveilles mécaniques qui remplissent discrètement leurs fonctions essentielles.

On est encore moins sensible aux défis que doivent affronter les fabricants de pièces d'automobile qui, de nos jours, sont tenus par les constructeurs d'accroître la qualité, de diminuer les coûts, et d'accepter des responsabilités additionnelles en matière d'outillage, de R.-D. et de conception. Ils ne peuvent plus fabriquer des pièces en vastes lots correspondant à des séries de modèles. Ils doivent plutôt développer des pièces qui sont souvent adaptées aux modèles individuels. Ce travail exige l'établissement de rapports étroits et stables avec les constructeurs automobiles.

On sait très bien que les constructeurs japonais ont travaillé avec leurs fournisseurs au Japon depuis les années 60, pour développer ces liens. En Amérique, la JAMA et ses sociétés membres ont également travaillé en étroite collaboration avec les fournisseurs américains. En 1987, la JAMA et la *Motor and Equipment Manufacturers Association* (MEMA) ont créé un comité de liaison formé de cadres dirigeants chez les sociétés de la JAMA et les fabricants de pièces américains. Le comité s'est chargé de clarifier les pratiques d'approvisionnement des constructeurs japonais et d'élaborer des projets conjoints qui favoriseront l'expansion. En outre, les entreprises ont leurs propres programmes de développement des fournisseurs.

Il s'en est suivi une expansion radicale des affaires. En 1990, les entreprises japonaises ont acheté pour 9,1 milliards \$ de pièces d'automobile américaines. En 2003, les achats se sont élevés à 41,5 milliards \$. Toutefois, ces liens ne se mesurent pas qu'en dollars. Ils améliorent la compétitivité à l'échelle mondiale, au profit du grand public acheteur de voitures.

Le 27 septembre, le comité de liaison JAMA/MEMA a convenu d'accroître sa contribution à l'industrie en commanditant un symposium des fournisseurs à l'intention des services de production et de développement des fournisseurs américains. Ce symposium, qui doit avoir lieu le 21 avril 2005, se penchera sur les moyens d'améliorer la compétitivité mondiale et de favoriser des échanges techniques par le biais de ce que l'industrie appelle QCDD (quality, cost, delivery and development) : qualité, coût, livraison et développement.

L'avenir

On a parfois tendance à ne pas énoncer ce qui paraît évident. À titre d'exemple, on pourrait citer le fait que la vitalité de l'industrie automobile dépend de la vitalité de l'industrie des pièces d'automobile. Il faudra absolument que les constructeurs et les fournisseurs

resserrent leurs liens techniques et développementaux pour que l'industrie puisse continuer à assurer un transport personnel de qualité supérieure tout en relevant certains défis, et notamment : la purification de l'air, le freinage du réchauffement de la planète, la conservation de l'énergie et la sécurité des véhicules. Pour l'instant, il n'est peut-être pas réaliste de s'attendre à ce que les gens tombent en amour avec les filtres, les câblages, les volants, les pièces de freinage et les clignotants arrière. Cependant, à mesure que s'approfondiront les liens entre constructeurs et fournisseurs, et que leurs produits seront développés et mis en valeur, les consommateurs viendront qu'à estimer les pièces à leur juste valeur. Par le fait même, les consommateurs apprendront à apprécier davantage leur voiture.

(La chronique « Japan Auto Trends » est disponible sur Internet à l'adresse www.jama.org)

Nouvelle publication

Motor Industry of Japan 2004, maintenant disponible sur Internet

La *Japan Automobile Manufacturers Association* (JAMA) du Japon a publié récemment sa toute dernière brochure intitulée « The Motor Industry of Japan, 2004 », laquelle est disponible pour la première fois sur Internet.

Cette édition contient une foule de renseignements au sujet de l'industrie automobile japonaise et de ses opérations dans le reste du monde. On y trouve également une importante section consacrée aux actualités environnementales, à la sécurité, aux SIT (systèmes intelligents pour le transport), aux taxes liées à l'automobile, et aux tendances du marché.

Il s'agit également de la première édition bilingue (japonais-anglais) de ce rapport annuel.

Une version PDF de la publication peut être téléchargée depuis le site Web de JAMA Canada à l'adresse suivante : www.jama.ca/industry/japan/index.asp.

Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon

Voitures, camions, autobus		TOTAL
PRODUCTION ¹	Janv-sept 2004	7 896 569
	Janv-sept 2003	7 671 175
	Changement %	2,9
EXPORTATIONS ²	Janv-sept 2004	3 646 335
	Janv-sept 2003	3 476 169
	Changement %	4,9
VENTES/ ENREGISTREMENTS ³	Janv-sept 2004	4 491 893
	Janv-sept 2003	4 474 497
	Changement %	0,4
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS ⁴	Janv-sept 2004	205 369
	Janv-sept 2003	204 045
	Changement %	0,6

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

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