



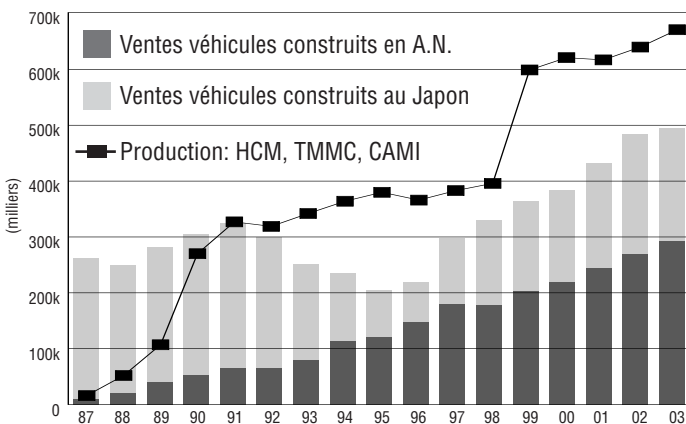
Nouveaux records pour les constructeurs de voitures japonaises au Canada en 2003

Somme toute, 2003 s'est avérée une très bonne année pour l'industrie automobile japonaise au Canada. Et il ne s'agit pas là d'une simple expression statistique, bien que les chiffres soient particulièrement éloquentes lorsqu'on les compare à ceux des résultats de l'industrie dans son ensemble. Par exemple, cette année s'est distinguée par le fait qu'on y a lancé la production du premier véhicule Lexus jamais fabriqué à l'extérieur du Japon, la Lexus RX 330 à l'usine Toyota Motor Manufacturing Canada (TMMC) à Cambridge. Parallèlement, trois nouvelles usines ontariennes de pièces d'automobile sont officiellement entrées en production, incluant FIO Automotive Canada à Stratford, Aisin Canada à Woodstock et Trim Masters à Elmira, et elles sont toutes associées au nouveau programme de Lexus.

Le marché automobile canadien en 2003

Bien que les ventes totales de nouveaux véhicules au Canada aient reculé de 6,4 % à 1,59 million d'unités, il s'agit tout de même de la deuxième meilleure année jamais enregistrée sur le plan des ventes. En tout, les ventes canadiennes d'automobiles ont chuté de 7,4 % pour s'établir à 865 463 unités, alors que celles des camionnettes ont perdu 5,3 % et atteint 728 043 unités. Le seul secteur qui ait connu une hausse par rapport à l'année dernière est celui des camions de poids moyen à lourd, qui a grimpé de 7,2 % à 34 364 unités.

Production et ventes au Canada (1987 à 2003*)



Les ventes combinées des trois Grands de l'automobile ont perdu 11,2 % et totalisé 907 000 unités. General Motors, Ford et la Division Chrysler de DaimlerChrysler ont tous enregistré des ventes inférieures, et c'est Chrysler qui mène le bal avec un recul de 13,7 % à 212 935 unités. GM et Ford perdaient respectivement 12,5 % et 6,3 %. Leur part combinée de marché s'est également affaïssée de

60,1 % en 2002 à 56,9 % en 2003, alors que GM perdait deux points et que Ford glissait d'un peu plus d'un point.

En 2003, chez tous les constructeurs canadiens d'automobiles japonaises, les ventes se sont accrues de 1,5 % pour atteindre 494 000 unités. Alors que les ventes de voitures stagnaient, celles des camionnettes (y compris les minis-fourgonnettes, les camionnettes et les véhicules utilitaires sport) ont bondi de 6 % par rapport à l'année antérieure. Vues sous un autre angle, les ventes de véhicules construits en Amérique du Nord ont connu une poussée de 8,4 %, alors que celles des voitures importées du Japon ont baissé de 6,7 % comparativement à 2002. De toute évidence, cela reflète la croissance de la capacité nord-américaine de production chez les fabricants d'automobiles japonaises et l'amorce d'un virage privilégiant des fournisseurs de véhicules situés à l'intérieur de la zone de l'ALÉNA. Dans les faits, trois véhicules sur cinq vendus par les concessionnaires d'automobiles japonaises au Canada sont maintenant fabriqués en Amérique du Nord. Pour la première fois, la part de marché détenue par les marques japonaises s'est hissée au-delà de la barre des 30 %, alors qu'elle atteignait un nouveau sommet de 31 %, attribuable à la fois à des ventes accrues et à un marché en contraction.

En regardant les compagnies prises isolément, nous observons des résultats variables, alors que cinq d'entre elles ont connu de nouvelles ventes records : Toyota, Nissan, Mitsubishi, Hino et Mitsubishi Fuso (ces deux dernières dans le segment des camions de poids moyen). En 2003, Toyota Canada a ravi à Honda Canada la position de tête avec un nouveau sommet de 165 024 véhicules vendus, soit une progression de 8 %, alors que les ventes de Honda reculaient de 6,5 % à 154 630 unités. Avec des ventes de véhicules qui ont grimpé de 7,5 % pour s'établir à 69 534, Nissan Canada s'est emparé de la troisième position, alors que Mazda Canada perdait 7,9 % à 65 550 unités. Malgré une forte poussée au niveau des camions légers, les ventes de Subaru Canada ont fondu de 8,6 % et, par rapport à 2002, celles de Suzuki Canada se sont écroulées de 19 %. Mitsubishi Motor Sales Canada a terminé sa première année civile complète avec des ventes totales de 14 122 véhicules, soit à peine moins que l'objectif fixé pour cette première année. Dans le segment du camion utilitaire (camions de poids moyen et

• Voir *Constructeurs canadiens de voitures japonaises...* suite en page 2

DANS CE NUMÉRO

Nouveaux records pour les constructeurs canadiens de voitures japonaises en 2003	1-3
Tour d'horizon de l'industrie automobile japonaise au Canada en 2004	3
Les voitures de l'année en 2004 selon l'AJAC	4-5
En mémoire de Tsutomu Iwasaki	5
En route vers un avenir meilleur - Commentaire de William C. Duncan	6
L'industrie automobile au Japon - Statistiques	6

Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Jan-Déc 2003			Jan-Déc 2002			Changement %		
	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL
HONDA	113 530	41 100	154 630	121 328	44 003	165 331	-6,4	-6,6	-6,5
Const, A,N,	103 283	23 269	126 552	112 441	22 758	135 199	-8,1	2,2	-6,4
Const, Japon	10 247	17 831	28 078	8 887	21 245	30 132	15,3	-16,1	-6,8
TOYOTA	119 959	45 065	165 024	113 693	39 073	152 766	5,5	15,3	8,0
Const, A,N,	70 944	22 619	93 563	53 933	15 830	69 763	31,5	42,9	34,1
Const, Japon	49 015	22 446	71 461	59 760	23 243	83 003	-18,0	-3,4	-13,9
MAZDA	49 576	15 974	65 550	52 175	18 965	71 140	-5,0	-15,8	-7,9
Const, A,N,	6 399	8 587	14 986	1 766	10 400	12 166	262,3	-17,4	23,2
Const, Japon	43 177	7 387	50 564	50 409	8 565	58 974	-14,3	-13,8	-14,3
NISSAN	48 738	20 796	69 534	49 270	15 391	64 661	-1,1	35,1	7,5
Const, A,N,	39 877	5 980	45 857	36 747	5 777	42 524	8,5	3,5	7,8
Const, Japon	8 861	14 816	23 677	12 523	9 614	22 137	-29,2	54,1	7,0
SUZUKI	4 878	4 483	9 361	5 983	5 575	11 558	-18,5	-19,6	-19,0
Const, A,N,	0	1 006	1 006	0	1 649	1 649	0,0	-39,0	-39,0
Const, Japon	4 878	3 477	8 355	5 983	3 926	9 909	-18,5	-11,4	-15,7
SUBARU	11 078	4 684	15 762	12 968	4 268	17 236	-14,6	9,7	-8,6
Const, A,N,	5 001	304	5 305	6 834	70	6 904	-26,8	0,0	-23,2
Const, Japon	6 077	4 380	10 457	6 134	4 198	10 332	-0,9	4,3	1,2
MITSUBISHI	10 798	3 324	14 122	2 690	533	3 223	301,4	523,6	338,2
Const, A,N,	4 297	101	4 398	885	0	885	385,5	0,0	396,9
Const, Japon	6 501	3 223	9 724	1 805	533	2 338	260,2	504,7	315,9
TOTAL	358 557	135 426	493 983	358 107	127 808	485 915	0,1	6,0	1,7
Const, A,N,	229 801	61 866	291 667	212 606	56 484	269 090	8,1	9,5	8,4
Const, Japon	128 756	73 560	202 316	145 501	71 324	216 825	-11,5	3,1	-6,7

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

Source: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Production de véhicules automobiles au Canada

	Jan-Déc 2003	Jan-Déc 2002	Changement %
HONDA (HCM)	392 230	361 018	8,6
TOYOTA (TMMC)	227 543	218 011	4,4
CAMI	51 475	62 746	-18,0
TOTAL	671 248	641 775	4,6

Source: JAMA Canada

Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Jan-Déc 2003	Jan-Déc 2002	Changement %
HONDA (HCM)	318 526	269 376	18,2
TOYOTA (TMMC)	147 805	164 958	-10,4
CAMI	44 244	54 467	-18,8
TOTAL	510 575	488 801	4,5

Source: JAMA Canada

Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Jan-Déc 2003	Jan-Déc 2002	Changement %
JAPON	192 230	234 661	-18,1
É.-U./MEXIQUE	153 001	127 013	20,5
TOTAL	345 231	361 674	-4,5

Source: JAMA, JAMA Canada

• Suite de la page 1... Constructeurs canadiens de voitures japonaises

camions lourds), Hino Diesel Trucks Canada a fracassé son record antérieur en enregistrant une hausse de 7,3 % à 990 unités. En 2003, les ventes de Mitsubishi Fuso Canada ont bondi de 32,6 % pour atteindre 126 unités.

Les constructeurs européens d'automobiles ont vu leurs ventes combinées glisser de 2 % en 2003, alors que celles des compagnies coréennes (Hyundai et Kia seulement puisque l'année dernière Daewoo a fermé son bureau canadien des ventes) égalaien les chiffres enregistrés en 2002. Tant les constructeurs automobiles européens que coréens possèdent une part d'environ 6 % du marché canadien du véhicule léger.

Production, exportations et importations japonaises en 2003

La production canadienne globale de véhicules automobiles a totalisé 2,52 millions d'unités, soit 3 % de moins que l'année dernière et en baisse par rapport au sommet de trois millions atteint en 1999. La fermeture de l'usine de GM au Québec en 2002 et de l'usine de fabrication de camionnettes commerciales de Chrysler à Windsor en 2003 ont considérablement contribué à cette diminution.

Simultanément, à cause d'augmentations de capacité, la production chez HCM à Alliston et TMMC à Cambridge s'est accrue. La production globale en 2003, y compris celle de CAMI, a augmenté de 4,6 % à 671 200 unités, un record de tous les temps. Tant HCM que TMMC ont connu des niveaux records de production, à savoir respectivement 392 200 et 227 500 unités. Bien que la production de CAMI ait été réduite à un chiffre à peine supérieur à 51 000

• Voir Constructeurs canadiens de voitures japonaises... suite en page 3

• Suite de la page 2... *Constructeurs canadiens de voitures japonaises*

unités, en 2004, la production d'un nouveau véhicule, à savoir le modèle 2005 du véhicule utilitaire sport compact Equinox, devrait débiter. Mieux encore, l'année dernière, ces trois installations de production ont contribué à hauteur de 26,7 % de la production canadienne totale de véhicules, en hausse par rapport au pourcentage de 5,4 % atteint en 1989.

Comme 76 % des véhicules produits chez HCM, TMMC et CAMI sont exportés, un nombre record de 510 575 unités a été expédié vers les États-Unis et vers plusieurs autres pays, ce qui représente une hausse de 4,5 % comparativement à 2002. Bien que la plus grande partie des exportations soit destinée aux États-Unis, près de 34 000 unités ont été envoyées dans plus d'une dizaine d'autres pays, y compris 1 500 véhicules au Japon.

En 2003, les importations de véhicules au Canada ont chuté de 4,5 % à 345 230 unités, alors qu'un nombre croissant de véhicules provenait d'usines nord-américaines. Cette situation est particulièrement mise en lumière par le recul de 18,1 % des expéditions provenant du Japon et la hausse marquée de 20,5 % des véhicules expédiés des usines japonaises affiliées situées dans la zone de l'ALÉNA incluant les États-Unis et le Mexique.

Un aperçu pour 2004

Il y a lieu de garder à l'esprit que l'industrie automobile canadienne comporte deux facettes passablement distinctes : une production qui est en grande partie exportée et une consommation qui, dans une proportion d'environ 75 %, se compose de véhicules importés. De plus, à cause de l'intégration qu'a connue l'industrie en Amérique du Nord au cours des trente dernières années, le Canada produit beaucoup plus de véhicules qu'il n'en consomme année après année. En 2003, le coefficient de la production par rapport aux ventes s'établissait à 156 % au Canada (nous fabriquons 1,56 véhicule pour chaque véhicule vendu), en comparaison avec un ratio de 82,9 % pour l'Amérique du Nord au grand complet. Cette surcapacité structurelle se veut un facteur-clé des excédents commerciaux considérables enregistrés, au cours des deux dernières décennies, par le Canada.

Alors que les analystes du secteur automobile semblent partagés sur les probabilités d'une hausse ou d'une baisse des ventes pour l'année qui vient (les prévisions varient de 1,56 million de nouveaux véhicules vendus à un chiffre aussi élevé que 1,68 million), JAMA Canada demeure relativement optimiste quant à 2004, bien que l'élan ayant marqué le marché canadien de l'automobile au cours des derniers mois ait connu un ralentissement, ce qui porte certains analystes à conclure que le marché pourrait continuer de s'affaïsser, particulièrement dans la mesure où l'on s'attend à ce que, cette année, l'économie canadienne perde du terrain par rapport à celle des États-Unis. Parmi les autres facteurs qui pourraient saper la confiance du consommateur, on retrouve la crainte d'une hausse des taux d'intérêt, un niveau croissant d'endettement personnel et un chômage à la hausse. Cependant, si l'économie américaine rebondit comme cela est prévu, propulsant ainsi à nouveau les ventes à 17 millions d'unités, cela dynamisera la production au Canada car plus de 80 % de tous les véhicules que l'on y produit sont exportés vers les États-Unis.

Par conséquent, l'aperçu en matière de fabrication est de bonne augure pour les usines affiliées aux fabricants japonais. En 2004,

chez TMMC, la production de la RX 330 devrait équivaloir à la capacité prévue, permettant ainsi d'accroître la production pour qu'elle atteigne la capacité totale actuelle de 250 000 unités par année. En outre, Honda poursuivra ses préparatifs pour le lancement, en 2005, d'un nouveau camion léger de type « camion utilitaire sport », lequel sera fabriqué à l'usine n° 2 à Alliston sur la même chaîne que celle où sont produites la Pilot et l'Acura MDX. Au printemps 2004, avec le lancement de l'Equinox, CAMI ajoutera aussi un nouveau véhicule à sa gamme existante.

En ce qui concerne les ventes canadiennes, la bonne nouvelle pour les consommateurs réside dans le fait, qu'au cours des trois prochaines années, un nombre record de nouveaux modèles fera son apparition sur le marché et ce, pour l'ensemble du spectre des segments de véhicules.

Tour d'horizon de l'industrie automobile japonaise au Canada en 2004

- En 2003, la production conjuguée de Honda (HCM), de Toyota et de CAMI (usine en coparticipation de Suzuki / General Motors à Ingersoll) a totalisé 671 200 unités en 2003, ce qui représente 26,7 % de la production canadienne totale, à comparer avec un maigre 5,4 % en 1989.
- Tant HCM que TMMC ont atteint en 2003 des niveaux de production records, à savoir respectivement 392 200 et 227 500 véhicules.
- Pour chaque véhicule de marque japonaise vendu sur le marché canadien, on produit dans les usines affiliées des constructeurs japonais au Canada environ 1,4 véhicule.
- Les exportations en provenance de ces usines ont dépassé les 510 500 unités, ce qui représente un coefficient d'exportation de 76 %.
- Depuis 1993, le Canada se présente comme un exportateur net de véhicules « japonais ». Au cours de ces onze années, le Canada a exporté près de 1,5 million de véhicules de plus que ses importations totales conjuguées en provenance du Japon, des États-Unis et du Mexique.
- En 2003, un nouveau sommet de ventes de véhicules a été atteint, alors qu'elles ont totalisé 494 000 unités, une part de marché record de 31 %.
- En 2003, la Honda Civic a été la voiture la plus vendue au Canada, suivie par la Toyota Corolla; ces deux modèles sont fabriqués au Canada. Qui plus est, cinq des dix automobiles les plus populaires au cours de 2003 étaient des voitures de marque japonaise.
- Trois véhicules sur cinq vendus au Canada par les constructeurs automobiles japonais ont été fabriqués en Amérique du Nord.
- Plus de 23 300 emplois manufacturiers ont été créés dans des usines de fabrication de véhicules ou de production de pièces automobiles, alors que les établissements concessionnaires un peu partout au Canada embauchent 30 000 personnes supplémentaires et que 1 865 emplois sont redevables des sièges sociaux, des bureaux régionaux des ventes et de distribution. Au total, les emplois directs et indirects s'établissent à 55 000.
- Aujourd'hui, au Canada, il existe 43 usines actuellement en opération dans les domaines des pièces automobiles, des fournitures et des machines-outils, et au moins deux de plus devraient débiter leurs activités plus tard cette année.

Les Voitures de l'année en 2004 selon l'AJAC

Lors de l'ouverture du Salon international canadien de l'automobile de 2004 à Toronto, l'Association des journalistes automobiles du Canada (AJAC) a annoncé que la **Mazda3** se méritait la mention de Voiture de l'année en 2004, permettant ainsi à Mazda Canada de cumuler cette année un total de cinq mentions élogieuses de l'AJAC.

En décembre, l'AJAC a dévoilé les noms des gagnants des mentions Voiture de l'année en 2004 dans dix sous-catégories. Les membres de JAMA Canada ont remporté huit des dix prix décernés. Mazda Canada s'est mérité des mentions élogieuses dans quatre catégories, y compris la Meilleure nouvelle voiture économique (**Mazda3**), le Meilleur nouveau véhicule de type familial (**Mazda6**), le Meilleur nouveau coupé sport (de moins de 35 000 \$) (**Mazda3 Sport à hayon**) et le Meilleur nouveau véhicule combinant rendement et allure sportive (**Mazda RX-8**). Nissan Canada qui, l'année dernière, avait récolté cinq prix, s'est emparé de la mention de la Meilleure nouvelle fourgonnette polyvalente/véhicule multisegment

- Voir Les voitures de l'année en 2004 selon l'AJAC... suite en page 5



Mazda3 – Voiture de l'année et Meilleure nouvelle voiture économique



Mazda6 – Meilleur nouveau véhicule de type familial



Mazda3 Sport à hayon – Meilleur nouveau coupé sport de moins de 35 000 \$



Infiniti G35 Coupe - Meilleur nouveau coupé sport de plus de 35 000 \$



Mazda RX-8 - Meilleur nouveau véhicule combinant rendement et allure sportive



Toyota Sienna - Meilleure nouvelle fourgonnette



Subaru Forester 2.5 XT - Meilleur nouveau véhicule utilitaire sport



Infiniti FX45 - Meilleure nouvelle fourgonnette polyvalente/véhicule multisegment

• Suite de la page 4... Les voitures de l'année en 2004 selon l'AJAC

(Infiniti FX45) de même que celle de Meilleur nouveau coupé sport (de plus de 35 000 \$) (Infiniti G35 Coupe). La Toyota Sienna a été couronnée Meilleure nouvelle fourgonnette et la Subaru Forester 2.5 XT a gagné la mention de Meilleur nouveau véhicule utilitaire sport.

Pour en arriver à identifier les véhicules visés par les mentions de l'AJAC, on a procédé, au cours d'une période de quatre jours l'automne dernier au Shannonville Motorsport Park de Belleville en Ontario, à une batterie complète de tests « du monde réel » au cours desquels des journalistes automobiles ont comparé les vertus de nouveaux ou de substantiellement nouveaux véhicules de l'année automobile 2004. Pour plus de détails au sujet de l'AJAC et des mentions Voitures de l'année, il suffit de taper www.ajac.ca.

En mémoire de Tsutomu Iwasaki



Tsutomu Iwasaki
(1933-2003)

Une tristesse insondable a été ressentie chez JAMA Canada lors du décès récent de Tsutomu Iwasaki. Entre autres choses, au cours des cinq dernières années, Iwasaki-san a assumé la responsabilité de la rédaction du bulletin nippon JAMA Canada Report. Iwasaki-san nourrissait un vif intérêt pour les rapports entretenus entre le Canada et le Japon et, tout au cours de sa vie active au Canada, il a joué un rôle important au niveau de l'identification d'avenues permettant d'accroître et d'approfondir nos relations bilatérales. Nous avons profondément apprécié son apport. Voici le contenu de l'article nécrologique paru dans les pages du Globe & Mail:

« Au cours de l'après-midi du 13 décembre 2003, à l'âge de 70 ans, M. Iwasaki s'est éteint paisiblement au Credit Valley Hospital entouré de son épouse Masako, de son fils Taku, de son frère Yutaka et de sa bru Jenny, après avoir lutté avec courage, durant dix semaines, contre les conséquences néfastes d'un anévrisme abdominal inopiné. M. Iwasaki était un mordue de pêche à la truite, de golf, de GO, de gastronomie japonaise et un inconditionnel amateur des Blue Jays de Toronto, mais c'est son rôle de pionnier en matière de relations commerciales et d'affaires entre le Canada et le Japon qui lui a donné la notoriété qu'on lui connaît. M. Tsutomu Iwasaki est né et a poursuivi ses études au Japon. En 1958, il décroche un diplôme d'études spécialisées en économie internationale de l'Université de Kyoto. Ouvrant de 1958 à 1969 pour la société Sumitomo au Japon, M. Iwasaki effectue de nombreux voyages dans le cadre de mandats d'envergure internationale et, de 1964 à 1965, il représente la compagnie à Vancouver, où il est particulièrement responsable du financement de la mise en valeur des ressources minérales. En 1970, il déménage au Canada pour rejoindre les rangs d'une firme canadienne de mise en valeur des ressources, en tant qu'économiste. En 1973, il fonde T. Iwasaki & Associates, une maison d'experts-conseils en matière économique et commerciale qui offre ses services au Canada et au Japon tant aux secteurs public que privé. Il accroît la portée de ses activités pour qu'elles englobent, de façon plus générale, les services-conseils bilatéraux de nature économique, où un accent particulier est mis sur les investissements et les relations commerciales au niveau

des industries manufacturières. On lui commande la rédaction de plusieurs rapports portant sur le contexte des investissements et l'environnement en matière commerciale, économique et politique prévalant au Canada. En 1976, M. Iwasaki reçoit le mandat de rédiger un document de travail dans le cadre de la mission économique Keidanren au Canada, qui a donné naissance à la *Canada-Japan Business Conference* (Conférence commerciale canado-japonaise). Depuis 1978, il a été sollicité pour produire un rapport relatif au cadre économique et ce, pour chacune des sessions annuelles de la CJBC, y compris le rapport rédigé l'an dernier, dans le cadre du 25^e anniversaire et intitulé *Canada-Japan Economic Relations: Entering a New Stage* (Relations économiques entre le Canada et le Japon : l'avènement d'une nouvelle étape), pour la conférence de Sendai.

M. Iwasaki était convaincu que l'amélioration des rapports bilatéraux d'affaires passait obligatoirement par une compréhension mutuelle accrue de l'histoire, de la culture et de la société dans chacun des deux pays. C'est pourquoi M. Iwasaki avait entrepris de traduire les mémoires du D^r Hugh Keenleyside, le diplomate canadien ayant présidé à l'ouverture de la première légation canadienne à Tokyo, ouvrage intitulé *Raising the Canadian Flag in Japan*; le livre a été publié par la maison d'édition Simul Press en 1984. En 1985, il signe le livre *Canada Looks to Japan*, également paru chez Simul Press, lequel se veut un guide du système politique et économique canadien. En outre, M. Iwasaki est l'auteur de nombreux essais portant sur d'éminents Canadiens, y compris « *Canadians in Karuizawa* » (1998). Son apport, jumelé à celui de Toyota Canada, au niveau de la production d'un documentaire sur Herbert Norman par l'Office national du film est amplement relaté dans son essai « *The Making of a Documentary: The Man Who Might Have Been, An Inquiry into the Life and Death of Herbert Norman* » (1998). C'est en 1984 que la firme T. Iwasaki & Associates entreprend la publication de *The Canada-Japan Business Review*, un bulletin unique rédigé en japonais et qui, chaque mois, présente un compte-rendu sur les événements qui secouent la scène politique et économique canadienne de même que le milieu des investissements et les rapports entre le Canada et le Japon, et dont la liste d'abonnés comprend de nombreuses personnalités du domaine des affaires, des gouvernements et du monde universitaire. En 2002, il entreprend la rédaction de *The Japan Society Quarterly*, une nouvelle publication en anglais visant à promouvoir la revitalisation des relations entre le Canada et le Japon au sein des membres de l'organisme. Au fil des ans, M. Iwasaki s'est distingué comme un membre actif du Toronto Board of Trade, de l'Institut C.D. Howe, de l'International House of Japan à Tokyo et du Japan Association for Canadian Studies. Membre de longue date de la Chambre de commerce canadienne au Japon, M. Iwasaki a signé un article paru dans le numéro Printemps/Été 2001 de la publication de la CCCJ, *The Canadian*, qui était intitulé « *Japanese Automobile Manufacturing in Canada* ». Le 1^{er} novembre 2002, lors du Gala des prix d'entreprise canado-japonais, il a reçu à bon droit le *Special Lifetime Achievement Award* (Prix d'excellence pour l'ensemble de son œuvre) pour son exceptionnel apport en ce qui concerne les relations commerciales entre le Canada et le Japon et, en recevant le prix, il a lancé avec esprit « l'ensemble de mon œuvre, mais je n'ai pas encore terminé ». À ceux qui ont eu la chance de le connaître, nous ne pouvons que souhaiter qu'il en fut ainsi. Son absence sera vivement ressentie mais, dans nos cœurs, il demeurera éternellement vivant ».

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



En route vers un avenir meilleur

Imaginez-vous l'une de nos principales villes, Washington, D.C., New York, Los Angeles, bourdonnante de déplacements automobiles mais sans l'encombrement des voies de circulation qui créent les bouchons qui immobilisent de nos jours les rues de nos villes. Imaginez ces voitures circulant sous un ciel clair, et n'émettant aucune des émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et de suie qui, durant les chaudes journées, emplissent l'atmosphère et piquent les yeux. Imaginez ces voitures propulsées par des sources d'énergie propre, telles que l'hydrogène et l'électricité, produites ici même en vaste quantité grâce à d'étonnantes nouvelles technologies. L'image qui s'en dégage est une de transport individuel accompagné de nombreux choix qu'on a à cœur d'utiliser. Dans le domaine de l'automobile, c'est ce que nous appelons la « mobilité durable ».

Les défis qui se dressent sur la route de la vraie mobilité durable sont extraordinaires mais, déjà, nous voyons poindre à l'horizon les premières lueurs de l'aube de ce jour nouveau. L'enthousiasme constaté lors du récent *Tokyo Motor Show* (Salon automobile de Tokyo), tenu au mois d'octobre au palais des congrès Makuhari Messe en banlieue immédiate de Tokyo, en faisait abondamment foi. Parmi les véhicules exposés, certains étaient mus à l'électricité, d'autres par un mode mixte de propulsion faisant appel à l'essence et à l'électricité, quelques-uns par l'hydrogène et d'autres encore très proprement au gaz naturel. Alors que certains étaient des voitures concepts, plusieurs d'entre eux arpentent déjà les rues de Tokyo et d'autres villes du monde.

Tokyo a fourni une imposante toile de fond, en ce qui a trait à cette mise en scène de voitures propulsées à l'aide d'une source d'énergie propre. Tous les pays font face à des défis d'ordre environnemental, mais ceux auxquels le Japon est confronté sont particulièrement graves. Par exemple, le territoire habitable du Japon équivaut environ à la superficie de l'État du Michigan. Pourtant, ce minuscule territoire abrite près de 44 % de la population et de l'activité économique de l'ensemble des États-Unis. D'autre part, on y retrouve aussi 34 % des voitures qui circulent sur les routes américaines.

Conséquemment, l'industrie automobile et le gouvernement japonais forcent instamment la mise au point et l'introduction sur le marché intérieur de véhicules propulsés par une source d'énergie propre. En 1995, on comptait 11 043 véhicules de ce type parcourant les routes japonaises. L'année dernière, ce chiffre avait atteint 130 329. L'objectif du gouvernement consiste, au cours des sept prochaines années, à faire passer ce nombre total à 3,48 millions de véhicules. Si l'on englobe les véhicules à essence produisant peu d'émissions, l'objectif vise un chiffre total de plus de 10 millions d'ici 2010.

Les véhicules dotés d'une pile à combustible, propulsés à partir d'un mélange d'hydrogène et d'oxygène, n'occasionnent aucune pollution, l'eau étant leur seule matière résiduelle. En conséquence, les piles à combustible s'avèrent particulièrement prometteuses en matière de mobilité durable une fois que l'on en aura affiné la technologie, diminué les coûts et résolu le défi de l'infrastructure. Au cours de l'exercice courant, le gouvernement japonais dépensera environ 155 millions de \$ pour la promotion des véhicules dotés

d'une pile à combustible et la construction de postes de distribution d'hydrogène. Déjà, Toyota et Honda ont loué plusieurs véhicules dotés d'une pile à combustible au gouvernement japonais. L'objectif actuel consiste à faire en sorte que, d'ici 2010, 50 000 de ces véhicules roulent sur les routes japonaises et, qu'en 2020, on en compte cinq millions.

L'avenir

La mobilité durable n'est pas un rêve. Il s'agit d'un objectif défini qui, au cours des vingt prochaines années si ce n'est plus tôt, sera atteint étape par étape. Dans ce processus, les gouvernements joueront un rôle important. Toutefois, ce ne sont pas les gouvernements qui en provoqueront l'avènement. La mobilité durable sera plutôt le fruit des ingénieurs, des dessinateurs et des dirigeants des firmes automobiles mondiales et des consommateurs. C'est vraiment cet esprit de dévouement et d'enthousiasme qui miroitait sous les projecteurs du *Tokyo Motor Show* en octobre, et qui donnait tout son sens au message imprimé sur la banderole au-dessus de la porte d'entrée du Salon se lisant comme suit : « *The Challenge: Driving Towards a Better Future* » (Le défi : en route vers un avenir meilleur) (sur Internet, on trouvera Auto Trends en tapant www.jama.org).

Aperçu de l'industrie automobile au Japon en 2003

Voitures, camions, autobus PRODUCTION ¹	TOTAL	
	Jan-Déc 2003	Jan-Déc 2002
	10 286 318	10 257 315
	Changement %	
	0,3	
EXPORTATIONS ²	Jan-Déc 2003	Jan-Déc 2002
	4 756 339	4 698 726
	Changement %	
	1,2	
VENTES/ ENREGISTREMENTS ³	Jan-Déc 2003	Jan-Déc 2002
	5 828 183	5 792 093
	Changement %	
	0,6	
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS ⁴	Jan-Déc 2003	Jan-Déc 2002
	278 804	277 065
	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



C'est en 2004 que sera célébré le 20^e anniversaire de JAMA Canada, de même que le 75^e anniversaire de l'établissement de relations diplomatiques entre le Canada et le Japon.

Pour obtenir des renseignements sur les activités spéciales et sur les événements organisés dans le cadre du 75^e anniversaire, consultez le site Internet de l'ambassade japonaise à Ottawa au www.ca.emb-japan.go.jp/75thanniversary/index.html ou tapez www.dfait-maeci.gc.ca/ni-ka/menu-fr.asp pour accéder au volet Ni-Ka en direct du site Web du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.