



Kenji Tomikawa au titre de président du conseil de JAMA Canada



M. Kenji Tomikawa

M. Kenji Tomikawa, président et chef de la direction de Toyota Canada Inc., est devenu au 1^{er} avril dernier, le huitième président du conseil de JAMA Canada. M. Tomikawa succède à l'ancien président de Honda Canada Inc., M. Shigeru Takagi, qui vient d'endosser les responsabilités de la direction des bureaux de Honda en Grande-Bretagne.

Après avoir obtenu son diplôme en économie de l'Université Nagoya, M. Tomikawa s'est joint en 1970 à la Toyota Motor Corporation

(TMC), plus précisément à son Service des pièces destinées à l'exportation, et ce, juste au moment où l'entreprise entrait dans sa période de croissance internationale explosive. Ce cheminement lui a permis de comprendre la relation logistique complexe qui existe entre les secteurs de la construction automobile, du contrôle des stocks, de la distribution et du marketing, tout en lui permettant également d'approfondir ses connaissances de la technologie des systèmes d'information.

Suivant la déréglementation des télécommunications au Japon en 1988, on confia à M. Tomikawa la tâche de développer des relations commerciales internationales cruciales à la réussite de l'International Digital Communications Inc. (IDC), une toute nouvelle entreprise de téléphonie dont TMC était le partenaire principal.

Plus tard, en 1992, on nomma M. Tomikawa député général adjoint de la division de Toyota en Afrique. Sa tâche était de mettre sur pied l'infrastructure nécessaire pour supporter les ventes du marché sud-africain. En 1995, on le nomma premier vice-président de la Toyota Motor Philippines Corporation, où il était responsable des ventes et de la construction automobile. Le chiffre d'affaires de Toyota aux Philippines plus que doubla en l'espace des dix-huit mois qui suivirent sa nomination.

C'est en 1996 que M. Tomikawa arriva au Canada en tant que directeur coordonnateur et adjoint du président de l'époque, M. Yoshio Nakatani. Ce cadre de travail lui permit de se familiariser avec l'aspect de la vente au détail reliée à l'industrie automobile. C'est à ce moment-là qu'il acquit un profond respect à l'égard du client et du concessionnaire et c'est ce respect qui le motive encore aujourd'hui. Il passa ensuite un an à titre de directeur général de la division américaine de la TMC, où il réalisa la fusion des activités des 46 pays des Amériques du Nord et du Sud, là où Toyota fait affaires. Non seulement en résulta-t-il une meilleure structure du point de vue clientèle, mais cela permit également aux marchés

d'Amérique latine de profiter de l'expérience et des ressources dans les domaines des ventes et de la construction de l'influente Toyota au Canada ainsi qu'aux États-Unis.

M. Tomikawa revint au Canada en janvier 2002 en tant que président et chef de la direction de Toyota Canada Inc.

Revue des résultats du 1^{er} trimestre : Production variable en fonction de la diminution des ventes

Les ventes de nouveaux véhicules n'ont pas atteint les résultats escomptés au cours des trois premiers mois de 2004. Dans l'ensemble, le marché canadien a subi une baisse de 6,4 %, à la fin mars, dominé par une baisse de plus de 10 % des ventes d'automobiles. Les ventes de camionnettes quant à elles ont reculé de 1,7 % durant le trimestre, après avoir augmenté de 5,4 % au cours du mois de mars.

Toutes les ventes du groupe de constructeurs automobiles japonais ont baissé de 2,2 % durant le premier trimestre pour atteindre 99 514 unités comparativement à 101 719 en 2003. Chacune prise individuellement, Toyota, Mazda, Nissan, Suzuki et Subaru se trouvent en terrain favorable, alors que Honda et Mitsubishi ont pour leur part enregistré des ventes plutôt faibles au cours des premiers trois mois. De son côté, toutefois, les ventes de la division Acura de Honda, sont à la hausse d'environ 12 %. La part du marché japonais se maintient à 31 % sans avoir subi de changements par rapport à

• Voir *Revue des résultats du 1^{er} trimestre...* suite en page 2

DANS CE NUMÉRO

Nouveau président du conseil de JAMA Canada : M. Kenji Tomikawa	1
Revue des résultats du 1 ^{er} trimestre de 2004	1-3
Nouveau président chez Honda Canada : M. Hiroshi Kobayashi	3
Hino Motors Sales Canada célèbre son 30 ^e anniversaire	3
CAMI débute la production du nouvel Equinox	3-4
Le surplus commercial total de l'automobile au Canada tombe à 8 milliards de dollars en 2003	4
L'Ontario dévoile sa nouvelle stratégie d'investissement de 500 \$ millions de dollars dans l'industrie automobile	4-5
Les résultats du sondage 2004 de J.D. Power sur la qualité initiale confirment que les voitures japonaises sont en tête	5-6
Les prévisions de l'industrie automobile finiront-elles par s'avérer inexactes? Commentaire de W.C. Duncan	6

Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Jan-mars 2004			Jan-mars 2003			Changement %		
	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL
HONDA	19 453	7 738	27 191	23 321	9 252	32 573	-16,6	-16,4	-16,5
Const. A.N.	17 709	4 420	22 129	21 584	5 318	26 902	-18,0	-16,9	-17,7
Const. Japon	1 744	3 318	5 062	1 737	3 934	5 671	0,4	-15,7	-10,7
TOYOTA	23 456	9 695	33 151	24 026	8 404	32 430	-2,4	15,4	2,2
Const. A.N.	15 396	5 604	21 000	12 610	3 315	15 925	22,1	69,0	31,9
Const. Japon	8 060	4 091	12 151	11 416	5 089	16 505	-29,4	-19,6	-26,4
MAZDA	13 642	2 461	16 103	9 488	3 464	12 952	43,8	-29,0	24,3
Const. A.N.	893	1 598	2 491	1 170	1 745	2 915	-23,7	-8,4	-14,5
Const. Japon	12 749	863	13 612	8 318	1 719	10 037	53,3	-49,8	35,6
NISSAN	10 295	4 839	15 134	10 217	4 613	14 830	0,8	4,9	2,0
Const. A.N.	8 868	1 954	10 822	7 267	1 098	8 365	22,0	78,0	29,4
Const. Japon	1 427	2 885	4 312	2 950	3 515	6 465	-51,6	-17,9	-33,3
SUZUKI	1 521	745	2 266	1 344	680	2 024	13,2	9,6	12,0
Const. A.N.	0	257	0	0	133	133	0,0	93,2	-100,0
Const. Japon	1 521	488	2 009	1 344	547	1 891	13,2	-10,8	6,2
SUBARU	2 336	926	3 262	2 259	913	3 172	3,4	1,4	2,8
Const. A.N.	1 198	41	1 239	1 296	61	1 357	-7,6	0,0	-8,7
Const. Japon	1 138	885	2 023	963	852	1 815	18,2	3,9	11,5
MITSUBISHI	1 489	918	2 407	3 231	507	3 738	0,0	0,0	0,0
Const. A.N.	409	278	687	1 240	0	1 240	0,0	0,0	0,0
Const. Japon	1 080	640	1 720	1 991	507	2 498	0,0	0,0	0,0
TOTAL	72 192	27 322	99 514	73 886	27 833	101 719	-2,3	-1,8	-2,2
Const. A.N.	44 473	14 152	58 368	45 167	11 670	56 837	-1,5	21,3	2,7
Const. Japon	27 719	13 170	40 889	28 719	16 163	44 882	-3,5	-18,5	-8,9

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

Source: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Production de véhicules automobiles au Canada

	Janv-mars 2004	Janv-mars 2003	Changement %
HONDA (HCM)	102 811	105 775	-2,8
TOYOTA (TMMC)	74 481	52 047	43,1
CAMI	13 713	13 942	-1,6
TOTAL	191 005	171 764	11,2

Source: JAMA Canada

Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Janv-mars 2004	Janv-mars 2003	Changement %
HONDA (HCM)	84 020	83 414	0,7
TOYOTA (TMMC)	58 426	29 444	98,4
CAMI	13 032	12 573	3,7
TOTAL	155 478	125 431	24,0

Source: JAMA Canada

Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Janv-mars 2004	Janv-mars 2003	Changement %
JAPON	45 360	57 040	-20,5
É.-U./MEXIQUE	40 138	33 965	18,2
TOTAL	85 498	91 005	-6,1

Source: JAMA, JAMA Canada

• Suite de la page 1... Revue des résultats du 1^{er} trimestre

l'année civile 2003; mais elles sont à la hausse si l'on considère les résultats du premier trimestre de 2003, soit 29,7 %.

Parmi les trois Grands de l'automobile, GM a vu ses ventes augmenter de plus de 2 % en 2004, tandis que Ford a subi une perte de 18 % et DC de 6 %. Les constructeurs européens d'automobiles ont pour leur part enregistré des résultats variables. En effet, les ventes du côté de Audi, BMW, Volvo, Porsche et Saab ont augmenté, tandis que celles de Volkswagen ont plongé de 40 % et celles de Jaguar, Rover et Mercedes-Benz se sont retrouvées en territoire négatif. Hyundai et Kia ont également subi des pertes, soit 20,5 % et 28,1 % respectivement.

En même temps, la production combinée des usines japonaises apparentées (Honda, Toyota et CAMI) a augmenté de 11,2 % au cours du premier trimestre de 2004, totalisant 191 000 unités, tandis que celles des usines des trois Grands producteurs américains a baissé de 3,2 %, totalisant environ 490 000 unités durant la même période.

En prenant chaque entreprise individuellement, Toyota Motor Manufacturing Canada (TMMC) a été seule responsable de l'augmentation parmi toutes les usines japonaises. En effet, sa production a atteint 43,1 % en raison de la production de la Lexus RX330 qui a débuté en septembre 2003. Honda et CAMI ont vu leur production baisser légèrement, soit de 2,8 % et de 1,6 % respectivement au cours du premier trimestre.

Quant aux trois Grands, les résultats dans l'ensemble ont glissé en raison de la fermeture en 2003 de l'usine de fourgonnettes

• Voir Revue des résultats du 1^{er} trimestre... suite en page 3

• Suite de la page 2... Revue des résultats du 1^{er} trimestre

Daimler Chrysler à Windsor. La production de Ford et de GM a augmenté par rapport à celle de l'an dernier.

La production au Canada est demeurée relativement florissante principalement en raison de la demande plus grande provenant des États-Unis comparée à celle du Canada. La grande majorité des véhicules construits au Canada sont destinés à l'exportation, particulièrement aux États-Unis. Les trois Grands ont exporté plus de 94 % de leur production durant le premier trimestre, tandis que les usines japonaises ont exporté environ 81 % de l'ensemble de leur production. Les ventes de véhicules légers sur le marché américain ont augmenté de 3,9 % au cours du premier trimestre en raison d'une hausse des ventes de camionnettes de 9,8 dont un certain nombre sont construites au Canada.

En raison de la faible demande au Canada au cours du premier trimestre, les commandes de véhicules en provenance du Japon ont diminué de 20,5 %, totalisant 45 360 unités. En même temps, les membres de JAMA Canada se fient davantage au sourçage auprès des usines situées en Amérique du Nord étant donné que les installations actuelles atteignent leur pleine capacité. Donc, les importations des usines des États-Unis et du Mexique ont augmenté de 18,2 % durant les trois premiers mois de 2004, totalisant plus de 40 100 unités.

Nouveau président chez Honda Canada : Hiroshi Kobayashi



M. Hiroshi Kobayashi

JAMA Canada est heureuse de souhaiter la bienvenue au nouveau président de Honda Canada, M. Hiroshi Kobayashi, qui assume depuis avril dernier ses nouvelles responsabilités. Nous en profitons également pour souhaiter un chaleureux au revoir à son prédécesseur, M. Shigeru Takagi, que nous retrouverons au siège social de Honda en Europe. M. Takagi a agi à titre de président du conseil de JAMA au cours des deux dernières

années. Son appui et sa contribution ont été énormément appréciés.

M. Kobayashi s'est joint à Honda en 1978. Il a occupé au fil des ans plusieurs postes supérieurs au Japon ainsi qu'en Amérique du Nord, en Asie et en Europe. Jusqu'à tout récemment, il occupait le poste de premier vice-président au sein de la Honda Motor Europe.

Hino Motors Sales Canada célèbre son 30^e anniversaire

JAMA Canada est heureuse de transmettre toutes ses félicitations à Hino Motor Sales Canada, Ltd. qui célébrait tout récemment son 30^e anniversaire en tant que membre de l'industrie canadienne du camionnage. Située à Mississauga en Ontario, ses camions légers et intermédiaires sont construits sur mesure à l'intention du marché canadien et ses ventes ont continué de grimper de façon soutenue.

Ventes de véhicules commerciaux au Canada

Intermédiaires et lourds (classes 4 à 8)

	2003	2002	% d'écart
INTERMÉDIAIRES (japonais)	1 116	1 018	9,6
Hino (classes 4 à 7)	990	923	7,3
Part (%) (intermédiaires)	8.3%	8.0%	
Mitsubishi Fuso (classes 4 à 7)	126	95	32,6
Part (%) (intermédiaires)	1.1%	0.8%	
INTERMÉDIAIRES (tous les constructeurs)	11 883	11 598	2,5
LOURDS (classe 8 tous les constructeurs)	22 481	20 341	10,5
GRAND TOTAL - INTERMÉDIAIRES/LOURDS	34 364	31 939	7,6

Source: Ward, JAMA Canada

Distributeur exclusif canadien des camions Hino, Hino Motors Sales Canada, Ltd. fait également partie de la famille Toyota. Hino offre une gamme complète de camions intermédiaires et fournit aux opérateurs, des camions utilitaires intermédiaires à moteur diesel de classes 4, 5, 6 et 7 (PNBV 15 000 à 33 000 lb). Bien que la plupart des camions Hino que l'on retrouve sur la route partout au Canada soient munis d'une cabine avancée, Hino nous propose en 2005, une toute nouvelle conception de camions dont la performance et la maniabilité sont accrues et dont la technologie environnementale est poussée.

Constituée en 1910, Hino est le plus grand constructeur japonais de camions intermédiaires et lourds à moteur diesel. Il s'agit d'un chef de file en matière d'innovations technologiques visant le contrôle des émissions de gaz d'échappement et la construction de véhicules écologiques qui satisfont aux règlements de plus en plus stricts sur les émissions.

À l'heure actuelle, tous les camions Hino importés au Canada sont construits à l'usine de la ville de Hino au Japon. Même si la distance est grande entre les deux pays, les délais de livraison se situent en deça de 90 jours étant donné que Hino en conserve un inventaire au Canada. L'entreprise possède un important réseau national de concessionnaires en mesure de satisfaire les ventes aux clients et les besoins en matière d'entretien et de pièces. Les ventes de camions Hino à moteur diesel ont augmenté de façon importante au Canada depuis 1997, pour atteindre un record de 990 unités en 2003.

Il est possible de s'informer sur la gamme de produits Hino en visitant ses sites Web : www.hino.co.jp et www.hinocanada.com.

CAMI débute la production du nouvel Equinox 2005

Le 20 février dernier, l'usine automobile CAMI Automotive à Ingersoll, en Ontario, la coentreprise formée par Suzuki et General Motors, a commencé à produire le tout nouvel Equinox 2005. Il s'agit pour CAMI de la toute première production d'un véhicule conçu et mis au point principalement au Canada à l'intention du marché nord-américain. Toutefois, le moteur de l'Equinox est actuellement importé de la Chine.

• Voir CAMI débute... suite en page 4

• Suite de la page 3... CAMI débute

L'Equinox est construite exclusivement pour Chevrolet. Toutefois, d'après les rapports fournis dans les médias, il est probable que la production d'un modèle utilitaire sport de 3 litres débutera l'an prochain pour Suzuki. Entre-temps, CAMI a cessé de produire le Suzuki Vitara ainsi que le Chevrolet Tracker en raison de la production de l'Equinox dont on prévoit une production annuelle d'environ 100 000 unités.

Lorsque CAMI a ouvert ses portes en 1988, sa capacité de production annuelle atteignait les 200 000 unités sur deux chaînes de montage, dont 120 000 unités pour une automobile sous-compacte (Suzuki Swift/Chevrolet Metro) et 80 000 unités pour un VUS compact. En 1999, on a dû cesser la construction d'automobiles en raison de la faible demande en Amérique du Nord.

Le commerce automobile canadien en 2003

En raison du ralentissement de la demande sur le marché domestique et sur les principaux marchés d'exportation des États-Unis, la performance globale canadienne en 2003 a baissé comparative-ment à l'année passée et ce, tant au niveau de l'importation que de l'exportation des véhicules et des pièces automobiles.

I. Tous les pays : dans l'ensemble, le surplus commercial de l'automobile au Canada en 2003 était en baisse de 30,4 %, passant à 7,9 milliards de dollars, comparativement à 11,5 milliards de dollars l'année précédente. La valeur des exportations des véhicules et des pièces automobiles a diminué de 9,2 % en raison d'une baisse de production, tandis que la valeur des importations a diminué de 6,3 % par rapport à 2002. En ce qui touche les véhicules assemblés, l'excédent commercial se situe à 22 milliards de dollars, ce qui représente une baisse de 25,3 %. Par ailleurs, le déficit relié à la vente des pièces automobiles a diminué de 22,1 %, passant de 18,1 milliards de dollars à 14,1 milliards de dollars.

II. É.-U. : en ce qui a trait au commerce avec les États-Unis, la valeur des exportations en 2003 a diminué de 10,0 %, soit 81,3 milliards de dollars, tandis que la valeur des importations a baissé de 7,2 %, soit 59,2 milliards de dollars. L'excédent commercial du

Canada en véhicules assemblés a chuté de 20,3 % pour atteindre 32,6 milliards de dollars, montant qui fut compensé par un déficit moindre s'élevant à 10,4 milliards de dollars du côté des pièces automobiles, résultant en un surplus global de 22,2 milliards de dollars, soit une baisse de 16,8 % en 2002 qui se chiffrait à 26,7 milliards de dollars.

III. Japon : en ce qui concerne le commerce avec le Japon, le déficit commercial total a baissé de 11,3 %, soit 5,67 milliards de dollars, en raison d'une baisse de 11,4 de la valeur des importations des véhicules assemblés et des pièces automobiles. Parallèlement, les exportations automobiles en 2003 ont baissé de 15,3 %, pour atteindre 143 millions de dollars. La baisse d'expéditions de véhicules du Japon au Canada est attribuable aux nouvelles installations en Amérique du Nord.

IV. Autres : le commerce automobile avec tous les autres pays combinés a augmenté relativement aux exportations et aux importations, soit de 22,9 % et 1,9 %, respectivement. Les exportations se sont accrues suite à une hausse de 63,0 % dans la valeur des expéditions de véhicules assemblés, alors que les importations de véhicules ont augmenté de 3,6% et les importations de pièces automobiles ont diminué légèrement. Le déficit commercial automobile total avec tous les autres pays était en baisse de 3,4 %, pour atteindre 8,6 milliards de dollars en 2003.

L'Ontario dévoile sa nouvelle stratégie d'investissement de 500 millions de dollars dans l'industrie automobile

En avril dernier, le gouvernement de l'Ontario annonçait la création de son nouveau programme de 500 millions de dollars destiné à attirer les investissements dans le montage d'automobiles ainsi qu'à la formation de travailleurs hautement qualifiés dans le domaine. Lors d'un discours prononcé à l'occasion de la conférence annuelle de l'*Auto Parts Manufacturers Association* (APMA) à Hamilton, le premier ministre de l'Ontario, M. Dalton McGuinty, a déclaré : « Nous renforçons l'industrie de l'automobile de notre province, déjà vigoureuse et productive, en investissant dans l'innovation et les compétences. Notre but est d'avoir la main-d'œuvre la mieux formée et la plus qualifiée d'Amérique du Nord – c'est ainsi que nous devançons la concurrence. »

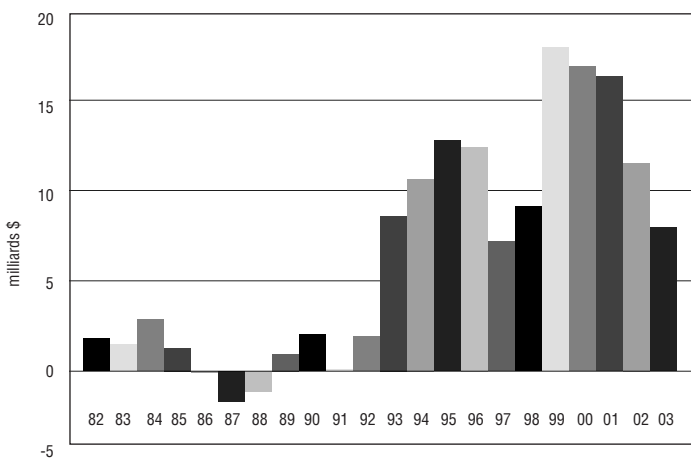
La stratégie d'investissement de l'Ontario vise à appuyer les investissements dans le secteur privé par :

- la formation, de façon à rester à la hauteur des nouvelles technologies et des nouveaux procédés;
- l'innovation et la recherche;
- une infrastructure améliorée pour appuyer les nouvelles techniques de construction; et
- des rendements énergétiques efficaces et des technologies écologiques.

Le gouvernement fournit une aide aux entreprises de montage d'automobiles et aux producteurs de pièces de première catégorie qui ont besoin de fonds publics. Au cours des cinq prochaines

• Voir *L'Ontario dévoile sa nouvelle stratégie...* suite en page 5

Balance du commerce de l'automobile du Canada de 1982 à 2003



• Suite de la page 5... L'Ontario dévoile sa nouvelle stratégie

années, la stratégie d'investissement dans l'industrie de l'automobile appuiera les projets de fabrication à la pointe de la technologie qui représentent un investissement de plus de 300 millions de dollars CAD ou qui créent plus de 300 emplois ou emploient plus de 300 personnes.

La réaction de l'industrie automobile s'est avérée positive. Michael Grimaldi, président de la General Motors du Canada et coprésident du Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile (CPSCA) a déclaré : « Il s'agit là d'une initiative très importante de la part du gouvernement de l'Ontario en réponse à une priorité cruciale que le CPSCA avait tout d'abord analysée puis ensuite fixée. Nous félicitons le gouvernement provincial de prendre les devants en aidant l'industrie de l'automobile à contribuer à la prospérité de l'Ontario. »

Depuis la révocation en 2001 de l'Accord canado-américain sur les produits de l'industrie automobile, les gouvernements fédéral et de l'Ontario ont subi énormément de pression de la part des Travailleurs canadiens de l'automobile et des trois Grands constructeurs canadiens d'automobiles visant la création d'une nouvelle politique incitant financièrement entre autres choses les constructeurs automobiles à investir ou réinvestir dans les usines canadiennes. Le CPSCA s'inquiétait de l'ampleur des incitatifs qui attireraient les nouveaux investissements dans le secteur du montage au sud des États-Unis. Il est clair que la nouvelle stratégie d'investissement de l'Ontario était destinée à répondre aux recommandations et aux demandes provenant du CPSCA.

Bien que le gouvernement fédéral n'ait pas annoncé de nouvelle politique d'investissement destinée à favoriser l'industrie automobile, la ministre de l'Industrie, l'honorable Lucienne Robillard, a toutefois indiqué lors de la conférence de l'APMA en 2004 que le cadre stratégique à cet égard serait présenté à la fin de cette année. La ministre s'attend à recevoir en juin le rapport final du groupe de travail stratégique du CPSCA.

Résultats du sondage de J.D. Power sur la qualité initiale

Les résultats du sondage de J.D. Power & Associates sur la qualité initiale démontrent que les véhicules japonais demeurent imbattables comparativement à l'ensemble des autres véhicules, avec une moyenne de 111 problèmes signalés sur 100 véhicules, soit une amélioration de 32 % par rapport à l'an passé. Par ailleurs, les marques domestiques américaines avaient une moyenne de 123 problèmes signalés sur 100 véhicules au cours des 90 premiers jours suivant l'achat du véhicule. Quant aux marques européennes, le nombre se situait à 122, tandis qu'il était à 117 pour les marques coréennes.

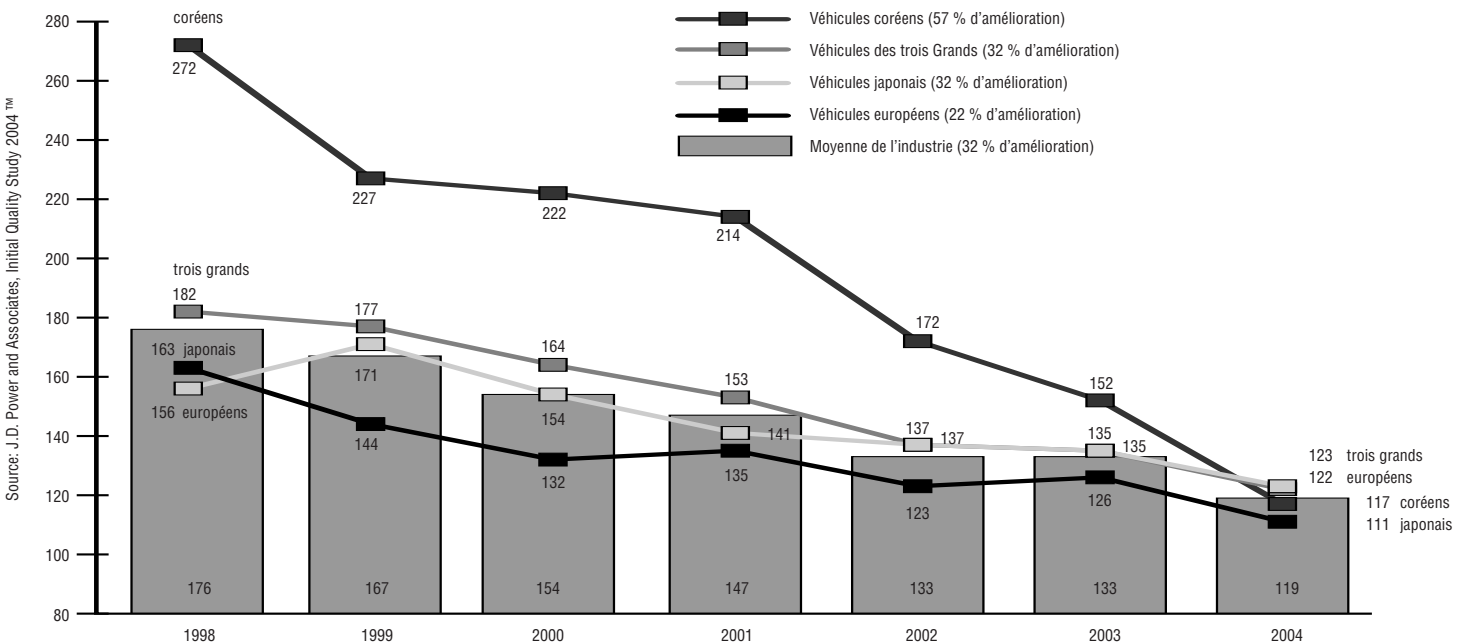
L'*Initial Quality Study 2004* s'appuie sur les réponses de plus de 51 000 acheteurs et locataires de voitures et de camions neufs 2004 aux États-Unis qui ont répondu après 90 jours d'utilisation. Cette étude en est à sa dix-huitième édition. L'étude évalue un grand nombre de problèmes de qualité. Il peut même s'agir de défauts, de défaillances, de problèmes reliés à la main-d'œuvre, à la conduite, aux facteurs humains côté conception (c.-à-d. la maniabilité) et à la sécurité. Parmi toutes ces catégories, les aspects qui se sont le plus améliorés depuis 1998 sont les défauts et les défaillances, qui sont passées de 61 à 40. En outre, les aspects reliés à la sécurité se sont améliorés de 44 %, passant de 25 à 14.

Parmi toutes les marques figurant dans l'IQS, la Lexus s'est retrouvée en première place pour la quatrième année d'affilée avec 87 problèmes signalés sur 100 véhicules, tandis que Honda (99), Infiniti (104) et Toyota (104) se sont classées parmi les dix meilleures marques.

Quant aux prix attribués aux usines d'assemblage en 2004, l'usine de Toyota à Tahara au Japon a remporté le prix Platine (meilleure qualité à l'échelle mondiale) pour les véhicules dont la

• Voir Résultats du sondage de J.D. Power... suite en page 6

Qualité initiale des véhicules de marques domestiques et importées, 1998 à 2004





Les prévisions de l'industrie automobile finiront-elles par s'avérer inexactes?

L'industrie automobile japonaise avait prévu pour le marché automobile cette année un faible taux de croissance de 0,9 %. Pourtant, en janvier 2004, les résultats ont dépassé ceux de l'an dernier de 6,0 %. Il s'agit là d'un très bon début d'année, surtout étant donné que les ventes de véhicules au Japon sont au même niveau depuis 1998, c'est-à-dire entre 5,8 et 5,9 millions d'unités, une baisse d'environ 2 millions d'unités par rapport à 1990 qui s'était avérée une année record. L'an dernier, les ventes de véhicules n'ont augmenté que de 0,6 %, soit 5,83 millions d'unités conformément aux prévisions qui avaient été effectuées à la fin de 2002, soit 0,7 %.

La question est maintenant de savoir si cet heureux départ va prendre de l'ampleur au cours des prochains mois au point de dépasser les prévisions de façon importante une fois la fin de l'année arrivée. L'an dernier, par exemple, les ventes ont augmenté de 4,3 % au cours des premiers trois mois, pour ensuite baisser au cours du restant de l'année et ce, malgré une période de suractivité sur le marché des camions lourds. Ces derniers mois ont toutefois présenté des signes de reprise contrairement aux tendances passées et il y a lieu d'espérer que les meilleurs jours restent à venir en 2004.

- L'économie japonaise a profité d'un taux réel de croissance de 7 % durant le quatrième trimestre de l'an dernier. Si la consommation personnelle est encore au ralenti, la confiance des investisseurs et l'investissement fixe non-résident continuent de s'améliorer. Au cours du dernier trimestre de 2003, l'indice de confiance de la Banque du Japon s'est retrouvé à son plus haut niveau depuis le début de l'année 1997. Le nombre de commandes d'équipement a augmenté de 18,4 % en décembre, comparativement à décembre 2002, et la mise en chantier a augmenté de 9,4 %. Le taux de chômage a diminué, pour s'établir à 4,9 % en décembre, comparativement à 5,1 % en novembre. En début d'année, il atteignait un record de 5,5 %.

- Bien que, dans l'ensemble, le niveau des ventes de véhicules soit demeuré le même, des changements importants se sont produits sur le marché japonais. En effet, la Japan Auto Trends a révélé qu'il y a eu un accroissement du côté du marché de la mini-automobile au cours des cinq dernières années. Il semble à présent que les ventes de grosses voitures sont en voie de s'améliorer après avoir baissé pendant six ans. Après avoir subi une baisse de 25 % comparativement à 1996 où elles étaient à leur meilleur et 2002 où elles avaient atteint leur plus bas niveau, les ventes de grosses voitures ont augmenté de 14,1 % en 2003. La même augmentation est prévue pour cette année.

- Somme toute, l'industrie automobile japonaise témoigne d'une nouvelle dynamique pour laquelle il n'existe pas encore de statistiques. L'internalisation de l'industrie, l'émergence d'une nouvelle gamme de produits, l'arrivée sur le marché des voitures hybrides alimentées à l'électricité ou au gaz et la conception de véhicules à

cellules électrochimiques en sont quelques exemples. Plus récemment, les constructeurs automobiles se penchent sur l'élaboration de mesures de sécurité en vue de protéger non seulement les occupants d'une voiture mais également les piétons.

L'avenir

L'année dernière, les consommateurs japonais ont continué d'éviter les dépenses, chose qui a contribué aux prévisions plutôt ternes pour l'année 2004. Il existe toutefois d'autres indices qui permettent d'entrevoir un avenir meilleur, notamment le haut niveau des investissements des sociétés, une augmentation du taux d'emploi, ainsi qu'une bonne augmentation des ventes automobiles en janvier dernier. Nous ne sommes qu'en début d'année. Par conséquent, les résultats d'un seul mois ne suffisent pas pour permettre à l'industrie d'ajuster ses prévisions conservatrices. Néanmoins, s'il est vrai que l'économie se transforme rapidement, un marché automobile dynamique se transforme encore plus rapidement. Il est temps que les choses changent et 2004 pourrait très bien être l'année où les ventes d'automobiles au Japon dépassent les prévisions. Il s'agirait là d'un changement bienvenu.

• Suite de la page 5... Résultats du sondage de J.D. Power

production est destinée au marché américain (modèles Lexus GS300, GS430 et LS430) avec un score de 53. L'usine de Honda à Sayama au Japon (modèles Acura RL, TSX et Accord) a remporté l'Argent avec un score de 75, tandis que l'usine de Toyota à Higashi-Fuji a reçu le Bronze (Lexus SC et Toyota Celica) avec un score de 78.

En Amérique du Nord, l'usine Sud de la Toyota Motor Manufacturing Canada (TMMC) (qui fabrique le modèle Lexus RX 330) s'est classée quatrième au même titre que trois autres usines nord-américaines, avec un score de 93.

Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon

Voitures, camions, autobus		TOTAL
PRODUCTION ¹	Janv-mars 2004	2 770 162
	Janv-mars 2003	2 699 423
	Changement %	2,6
EXPORTATIONS ²	Janv-mars 2004	1 190 085
	Janv-mars 2003	1 172 034
	Changement %	1,5
VENTES/ ENREGISTREMENTS ³	Janv-mars 2004	1 788 009
	Janv-mars 2003	1 729 118
	Changement %	3,4
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS ^{4*}	Janv-mars 2004	73 379
	Janv-mars 2003	72 739
	Changement %	0,9

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

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