



AUTO QUARTERLY

Automne 2005
www.jama.ca

NEWSLETTER OF THE JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION OF CANADA

JAMA du Canada : lancement, à Ottawa, d'une publication soulignant son 20^e anniversaire

Afin de commémorer son 20^e anniversaire d'activités, la JAMA du Canada a publié un tout nouvel ouvrage intitulé « Aperçu historique de l'industrie automobile japonaise au Canada ». Après en avoir remis un exemplaire dédié au Premier ministre du Canada, M. Paul Martin, ainsi qu'au Chef de l'opposition officielle, M. Stephen Harper, le lancement officiel de l'ouvrage s'est déroulé au cours d'une cérémonie tenue en fin septembre dernier dans la cour de l'Édifice de l'Est sur la Colline du Parlement par un bel après-midi ensoleillé et chaud.

Non seulement l'ouvrage résume-t-il les faits saillants de l'évolution de l'industrie depuis l'arrivée au Canada des constructeurs automobiles japonais, mais encore il renferme un aperçu des cent ans d'histoire de l'industrie automobile au Canada, à partir de 1904. L'ouvrage fait plus qu'analyser plusieurs questions reliées au commerce de l'automobile durant les quarante dernières années depuis la venue au Canada des constructeurs automobiles japonais. En effet, il contient également un recueil d'observations personnelles qu'ont fournies plusieurs personnes cadres impliquées de très près au Canada et au Japon, particulièrement au cours des deux dernières décennies, au moment où la Coopération automobile du Pacifique (CAP) et la JAMA du Canada tâchaient de solidifier les relations commerciales bilatérales et d'aider les constructeurs automobiles, les fabricants de pièces, les organismes commerciaux et



Le Premier ministre du Canada, M. Paul Martin, et Kenji Tomikawa jettent un coup d'œil à l'ouvrage de la JAMA du Canada commémorant son 20^e anniversaire : « Un aperçu historique de l'industrie automobile japonaise au Canada ».

les gouvernements des deux pays. L'ouvrage comporte également un chapitre sur l'histoire et l'influence de l'Association canadienne des concessionnaires d'automobiles japonaises (CAJAD) ainsi qu'un commentaire formulé par Dennis DesRosiers. Il sera bientôt possible de se procurer l'ouvrage dans les deux langues officielles sur le site Web de la JAMA du Canada.

¹ Voir JAMA du Canada ... suite en page 2

DANS CE NUMÉRO

JAMA du Canada : lancement, à Ottawa, d'une publication soulignant son 20 ^e anniversaire	1-3
Katsuhiro Yokoyama nommé à la présidence de Subaru Canada, Inc.	3
Toyota inaugure le chantier d'une nouvelle usine à Woodstock	4
Honda débute au Canada la construction de la nouvelle Civic 2006	4-5
3 ^e trimestre : croissance soutenue des ventes, de la production et des exportations	5-6
CAPTIN lance son sixième projet d'agrandissement à Delta, C.-B.	6-7
Rapport sur le Salon de l'automobile de Tokyo 2005	7-8



Kenji Tomikawa, président du Conseil de la JAMA du Canada, présente un exemplaire de l'ouvrage à l'hon. Stephen Harper, Chef du Parti conservateur du Canada.



(Av. de g. à dr.) Don Durst, Subaru Canada; Brad Brashaw, Nissan Canada; Kenji Tomikawa, Toyota Canada et président du Conseil, JAMA du Canada; David Worts, JAMA du Canada.
(Debout, de g. à dr.) Pierre Millette, Toyota Canada; John Junker-Andersen, Nissan Canada; Mitchell Foreman, Hino Motors Sales Canada; le très Honorable Paul Martin, Premier ministre du Canada; Stephen Beatty, Toyota Canada; Mike Kurnik, Suzuki Canada; Hiro Mitsui, JAMA É.-U.; Peter Gordon, Honda of Canada Manufacturing

• Suite de la page 1... JAMA du Canada

Pour nous aider à effectuer le lancement, nous avons invité son Excellence Sadaaki Numata, ambassadeur du Japon, ainsi que l'hon. David Emerson, ministre de l'Industrie, à dire quelques mots au nom des gouvernements du Japon et du Canada, respectivement.

La cérémonie à Ottawa :
Extrait des remarques de l'ambassadeur Numata :

« Une autre chose est certaine. L'industrie automobile constitue un pilier essentiel de la relation économique qui existe entre le Japon et le Canada. Au cours de mes déplacements au Canada, j'ai rencontré des gens qui disent utiliser des voitures japonaises depuis des années, voire même, dans certains cas, depuis des décennies, parce qu'elles sont tellement fiables.

L'industrie automobile japonaise a évolué au Canada au fil des ans, passant de la vente de voitures japonaises répondant aux exigences du consommateur canadien, à l'investissement, à l'établissement d'usines de construction puis, enfin, à la conjugaison des ressources financières, techniques et humaines japonaises et canadiennes pour en faire un joueur important sur le marché nord américain.

Il s'agit là d'un fait bien connu en Ontario, mais j'ai tenu à ce que les gens des autres provinces en soient également conscients. Je leur ai donc donné l'exemple du Japon et du Canada et leur ai expliqué la façon dont les deux pays en sont venus à établir durant les vingt dernières années des relations complémentaires et fondées sur la collaboration. L'industrie automobile japonaise a démontré envers le Canada un engagement à long terme en investissant dans la production de produits à valeur ajoutée et en procurant à l'économie régionale des retombées tangibles dont, notamment, la création d'emplois. Nous sommes de plus énormément redevables envers nombreux Canadiens qui ont joué un rôle de premier plan dans cette démarche.

Je profite de l'occasion pendant que je me trouve ici, sur la Colline du Parlement, pour exprimer ma profonde reconnaissance

aux dirigeants politiques actuels et antérieurs pour leur aide précieuse. L'aperçu historique que nous publions démontre à quel point les japonais et les canadiens sont capables de travailler de concert pour accomplir de grandes choses, en alliant dévouement et diligence. Il s'agit d'une histoire à succès dont nous pouvons tous retirer une grande leçon. Je souhaite donc à la JAMA du Canada ainsi qu'à ses sociétés membres tout le succès possible au cours des années à venir. »



Ambassadeur Sadaaki Numata

Extrait des remarques du ministre de l'Industrie, l'hon. David Emerson :

« Je tiens à féliciter la JAMA du Canada, grâce à laquelle nous avons bénéficié d'une alliance tout à fait extraordinaire avec l'industrie automobile japonaise. Et lorsque l'on considère l'industrie automobile canadienne au cours des dix dernières années, nous entendons beaucoup d'observations positives et négatives.

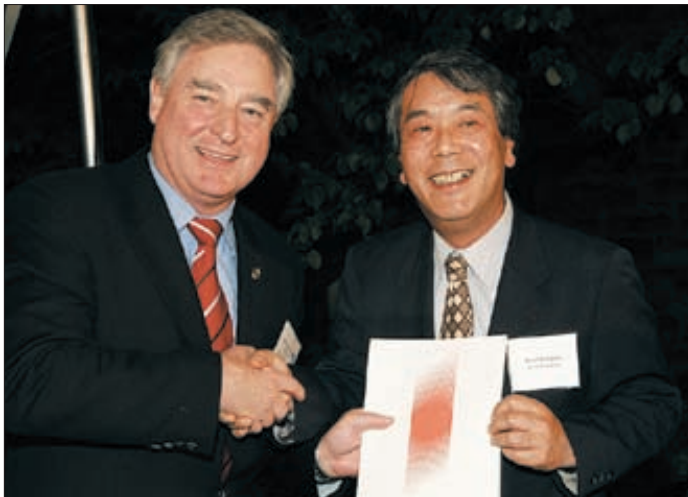
En revanche, lorsque l'on jette un regard sur cette industrie-ci au cours de la dernière décennie, nous constatons que 28 000 emplois sont venus s'ajouter à l'industrie canadienne pendant que l'industrie américaine en perdait 60 000. Et je dois dire que le succès du Canada est directement lié en grande partie à la participation de l'industrie automobile japonaise qui produit actuellement au Canada quelque 800 000 véhicules par année. Cela représente presque le tiers de toute la production automobile canadienne. Et je crois que l'industrie automobile japonaise contribue quelque 25 000 emplois lorsque l'on additionne les emplois reliés au secteur du montage et ceux reliés au secteur des pièces.

Je pense en outre qu'il est très important de reconnaître que cela ne s'est pas produit par accident. Je crois que les constructeurs automobiles japonais ont su rapidement et bien cerner ce à quoi s'attend

le consommateur canadien qui, soit dit en passant, a très bien accueilli le produit automobile japonais. Et si nous jetons un regard sur notre environnement de production ici, au Canada, sur notre main-d'œuvre qualifiée et sur certains des aspects géographiques et logistiques, je crois qu'il est facile de constater pourquoi notre pays est devenu pour l'industrie japonaise, un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement du secteur de construction automobile. Nous en sommes venus à représenter un maillon essentiel de cette chaîne, et je crois que c'est là chose extraordinaire.

Et je suis tout à fait ravi de voir se poursuivre les initiatives d'expansion. Je pense ici, par exemple, à l'annonce de Toyota en juin dernier visant la création à Woodstock d'installations entièrement nouvelles ainsi qu'à son projet d'agrandissement, le sixième en passant, de l'usine manufacturière de roues en aluminium à Delta, en Colombie-Britannique.

Encore une fois, donc, merci à vous d'avoir tant contribué à l'économie canadienne et au développement d'une stratégie automobile pour le Canada. Merci aussi pour le leadership dont vous avez fait preuve au sein du groupe CPSCA. Nous vous en sommes très, très reconnaissants. Vous avez fait de l'excellent travail. Félicitations et merci beaucoup de m'avoir convié ici ce soir. »



Kenji Tomikawa en train de présenter un exemplaire de l'ouvrage à l'hon. David Emerson, ministre de l'Industrie



(De g. à dr.) David Worts, JAMA du Canada; Helena Guergis, députée de Simcoe-Grey; Jim Miller, Honda Canada; Colin Carrie, député d'Oshawa



(De g. à dr.) John Reynolds, député de Vancouver Ouest; l'hon. David Emerson, ministre de l'Industrie; Mike Kurnik, Suzuki Canada; Mitchell Foreman, Hino Motors Sales Canada



Katsuhiro Yokoyama

Katsuhiro Yokoyama nommé à la présidence de Subaru Canada, Inc.

M. Ikuo Mori, vice-président principal et directeur général de la Division des ventes et du marketing outre-mer Subaru pour Fuji Heavy Industries (FHI), a le plaisir d'annoncer la nomination de M. Katsuhiro Yokoyama à la présidence de Subaru Canada, Inc. (SCI), à compter du 1^{er} octobre 2005. M. Yokoyama succède à M. Norio Osakabe, qui a occupé la présidence de SCI à deux reprises, plus récemment depuis 1999.

M. Yokoyama œuvre, depuis 1980, au sein de la Fuji Heavy Industries, la société mère de Subaru. Il débuta sa carrière au service des achats de la Division Gunma Manufacturing. Avant d'occuper la présidence de Subaru Canada, M. Yokoyama fut directeur général du Service des ventes et du marketing de FHI pour l'Amérique du Nord et l'Amérique latine, ce qui lui permit d'être en contact quotidien avec les opérations canadiennes.

« Je suis enchanté de succéder à M. Osakabe, a indiqué M. Yokoyama. Durant son mandat, les ventes de SCI ont beaucoup augmenté et l'entreprise est appréciée tant des concessionnaires que des consommateurs. Ce sera un défi de lui succéder, mais nous avons des produits et une équipe hors pair. Je suis convaincu que Subaru Canada connaîtra encore beaucoup de succès », a conclu M. Yokoyama.

Le Canada est le quatrième plus important marché de ventes Subaru, après le Japon, les États-Unis et l'Australie. Subaru Canada, Inc. est une filiale à part entière de la Fuji Heavy Industries Ltd. du Japon. Ayant son siège social à Mississauga, en Ontario, la société commercialise et distribue les véhicules, pièces et accessoires Subaru par l'entremise d'un réseau de 95 concessionnaires agréés à la grandeur du Canada. Pour de plus amples détails, rendez-vous sur le site www.subaru.ca.

Toyota inaugure le chantier d'une nouvelle usine à Woodstock



Le Premier ministre du Canada, M. Paul Martin, le Premier ministre de l'Ontario, M. Dalton McGuinty, et le maire de Woodstock, M. Michael Harding, aident aux dirigeants de Toyota à soulever la première pelletée de terre pour la construction de l'usine de 800 M\$ à Woodstock, en Ontario

C'est le lendemain du Jour de l'Action de grâce que Toyota a tenu sa cérémonie d'inauguration en prévision de la construction de sa nouvelle usine de 800 millions de dollars à Woodstock où se construira le RAV4 de prochaine génération. Pour marquer l'occasion étaient réunis le président de Toyota Motor Corporation (TMC), Katsuaki Watanabe et le président de Toyota Motor Manufacturing Canada (TMMC), Ray Tanguay, ainsi que le Premier ministre du Canada, M. Paul Martin, le Premier ministre de l'Ontario, M. Dalton McGuinty, et le maire de Woodstock, M. Michael Harding.

Tel qu'annoncé en juin dernier, c'est TMMC à Cambridge qui assurera la gestion de l'usine de Woodstock. La capacité annuelle de l'usine s'élèvera à 100 000 unités. De plus, elle emploiera une équipe de 1 300 membres. TMMC emploie actuellement 4 300 personnes sur son site de Cambridge où se construisent les modèles Corolla, Matrix et Lexus RX330.

M. Watanabe a souligné l'importance que revêt le Canada dans le cadre de la stratégie nord-américaine de Toyota. « L'année dernière, l'Amérique du Nord a représenté trente pour cent du chiffre de ventes mondial de Toyota et nous nous attendons à voir ce chiffre augmenter à mesure que s'entame la production du RAV4 ici, à Woodstock », a-t-il déclaré. « Le Canada se trouve au cœur même de notre important engagement qui consiste à assurer la fabrication de produits en Amérique du Nord. »

La préparation du site a débuté en septembre dernier; la réalisation des fondations est prévue pour le mois de mars 2006 et l'édification de la structure d'acier devrait commencer en juin 2006. L'enveloppe du bâtiment sera achevée d'ici l'hiver prochain et l'installation de l'équipement sera effectuée en 2007. Il est prévu que la production débute en 2008.

« Notre but est de construire ici, à Woodstock, la meilleure usine du monde en respectant l'environnement, en optimisant l'efficacité et

en produisant des véhicules de qualité exceptionnelle », a déclaré le président de TMMC, M. Ray Tanguay.

Au cours de la cérémonie, Toyota a annoncé le don d'une vaste résidence privée, située en bordure de l'usine, au Victorian Order of Nurses, qui envisage de la transformer en hospice. M. Tanguay a réitéré le souci de la société à faire preuve de responsabilité sociale. « C'est ce que nous faisons en fabriquant des véhicules et en ajoutant de la valeur à la société », a-t-il dit. « Nous contribuons également à la consolidation du tissu social communautaire au moyen d'initiatives et d'activités diverses en dehors de l'usine. Nous nous réjouissons de l'ouverture prochaine de l'hospice et nous sommes convaincus qu'il se trouve entre bonnes mains. » M. Tanguay a également fait remarquer que la cérémonie d'inauguration du chantier marquait « le début d'une alliance exceptionnelle avec la ville de Woodstock et le comté d'Oxford. »

Honda débute au Canada la construction de la nouvelle Civic 2006

Le 3 octobre dernier, Honda of Canada Manufacturing (HCM) lançait officiellement à son Usine 1 d'Alliston, en Ontario, la toute nouvelle Civic de huitième génération. La Honda Civic revêt une grande importance à la fois pour Honda et pour le consommateur canadien dû au fait qu'il y a maintenant sept ans consécutifs qu'elle remporte le titre de meilleur vendeur au Canada. En outre, depuis l'arrivée sur le marché en 1973 de la toute première Honda Civic, il s'agit pour Honda Canada de son modèle le plus vendu, à plus de 1,2 million unités.

« C'est la Civic qui a permis à Honda de s'établir sur le marché canadien », a déclaré Hiroshi Kobayashi, président et chef de la direction de Honda Canada, Inc. « Nous avons profité au Canada d'une croissance soutenue et de toutes sortes d'excellentes possibilités. »

En plus de représenter la seule source d'approvisionnement des modèles coupé Civic et Civic Si, HCM assurera également la construction de la berline Civic.



Lors de la cérémonie de lancement, Masaharu Hinaga, président de Honda of Canada Manufacturing (à gauche) montre au ministre du Développement économique et du Commerce, l'hon. Joe Cordiano, le nouveau modèle coupé Civic 2006 dont seule l'usine HCM d'Alliston assurera la construction.

Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Jan-sept 2005			Jan-sept 2004			Changement %		
	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL
HONDA	83 533	32 433	115 966	83 437	27 667	111 104	0,1	17,2	4,4
Const. A.N.	76 929	20 790	97 719	76 397	16 286	92 683	0,7	27,7	5,4
Const. Japon	6 604	11 643	18 247	7 040	11 381	18 421	-6,2	2,3	-0,9
TOYOTA	103 048	32 166	135 214	96 838	34 389	131 227	6,4	-6,5	3,0
Const. A.N.	72 989	19 626	92 615	67 617	20 869	88 486	7,9	-6,0	4,7
Const. Japon	30 059	12 540	42 599	29 221	13 520	42 741	2,9	-7,2	-0,3
MAZDA	55 263	7 585	62 848	49 286	10 306	59 592	12,1	-26,4	5,5
Const. A.N.	8 907	5 477	14 384	7 214	5 850	13 064	23,5	-6,4	10,1
Const. Japon	46 356	2 108	48 464	42 072	4 456	46 528	10,2	-52,7	4,2
NISSAN	32 420	24 704	57 124	32 533	19 064	51 597	-0,3	29,6	10,7
Const. A.N.	27 128	10 925	38 053	27 756	5 979	33 735	-2,3	82,7	12,8
Const. Japon	5 292	13 779	19 071	4 777	13 085	17 862	10,8	5,3	6,8
SUZUKI	4 697	1 845	6 542	5 715	2 476	8 191	-17,8	-25,5	-20,1
Const. A.N.	0	0	0	0	687	687	0,0	-100,0	-100,0
Const. Japon	4 697	1 845	6 542	5 715	1 789	7 504	-17,8	3,1	-12,8
SUBARU	8 348	3 354	11 702	9 000	2 946	11 946	-7,2	13,8	-2,0
Const. A.N.	4 231	649	4 880	4 931	82	5 013	-14,2	691,5	-2,7
Const. Japon	4 117	2 705	6 822	4 069	2 864	6 933	1,2	-5,6	-1,6
MITSUBISHI	4 842	2 881	7 723	5 982	2 616	8 598	-19,1	10,1	-10,2
Const. A.N.	1 720	815	2 535	1 503	710	2 213	14,4	14,8	14,6
Const. Japon	3 122	2 066	5 188	4 479	1 906	6 385	-30,3	8,4	-18,7
TOTAL	292 151	104 968	397 119	282 791	99 464	382 255	3,3	5,5	3,9
Const. A.N.	191 904	58 282	250 186	185 418	50 463	235 881	3,5	15,5	6,1
Const. Japon	100 247	46 686	146 933	97 373	49 001	146 374	3,0	-4,7	0,4

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

Source: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Production de véhicules automobiles au Canada

	Jan-sept 2005	Jan-sept 2004	Changement %
HONDA (HCM)	291 214	298 202	-2,3
TOYOTA (TMMC)	232 272	217 864	6,6
CAMI	128 721	89 843	43,3
TOTAL	652 207	605 909	7,6

Source: JAMA Canada

Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Jan-sept 2005	Jan-sept 2004	Changement %
HONDA (HCM)	239 552	253 382	-5,5
TOYOTA (TMMC)	172 224	165 703	3,9
CAMI	115 838	83 635	38,5
TOTAL	527 614	502 720	5,0

Source: JAMA Canada

Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Jan-sept 2005	Jan-sept 2004	Changement %
JAPON	150 748	128 876	17,0
É.-U./MEXIQUE	138 620	120 617	14,9
TOTAL	289 368	249 493	16,0

Source: JAMA, JAMA Canada

HCM a investi depuis ses débuts en 1986, un total de 2 milliards de dollars. Honda a été première au Canada à construire des automobiles japonaises. À l'heure actuelle, il s'agit du troisième plus important constructeur automobile au pays. HCM génère plus de 2 milliards de dollars par an en produits provenant de fournisseurs canadiens, ce qui cadre avec son engagement voulant que l'entreprise soit animée par des Canadiens, pour les Canadiens. À l'heure actuelle, HCM a construit plus de 3,5 millions d'automobiles et de véhicules légers, dont plus de 2 millions étaient des modèles Civic.

En 2004, HCM a construit plus de 390 000 véhicules dans deux de ses usines. Il s'agissait de cinq modèles différents, dont : la Honda Civic, l'Acura 1.7EL, le Honda Ridgeline, le Honda Pilot et l'Acura MDX. En outre, plus de 85 pour cent du total de la production a été exportée vers les États-Unis et plusieurs autres pays.

3^e trimestre : croissance soutenue des ventes, de la production et des exportations

Les vents d'automne et l'impact occasionné par la baisse des mesures incitatives ayant refroidi dans son ensemble le marché de l'automobile en septembre, les ventes de nouveaux véhicules qu'ont réalisées les membres de la JAMA du Canada ont augmenté de 7 % durant le troisième trimestre (juillet à septembre), comparativement

• Voir 3^e trimestre ... suite en page 6

• Suite de la page 5... 3^e trimestre

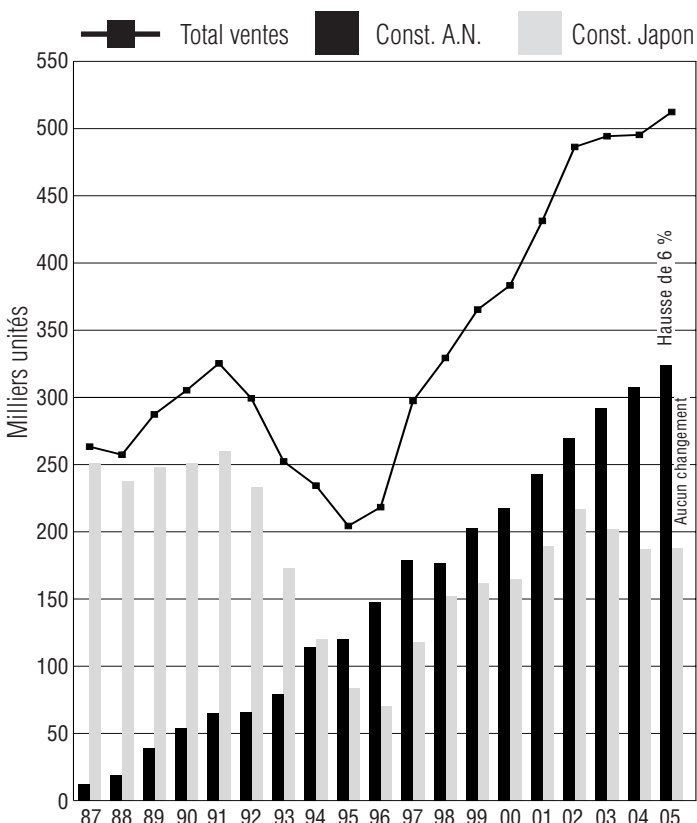
à la baisse de 1,7 % du premier trimestre et à l'augmentation de 5,6 % du deuxième trimestre.

Les ventes réalisées par l'ensemble des constructeurs automobiles jusqu'à la fin du troisième trimestre (janvier à septembre) sont demeurées plutôt favorables, alors que les ventes de véhicules légers ont devancé de 3,9 % celles de l'an passé, pour atteindre 1,23 million unités. Les ventes des trois Grands (GM, Ford et Chrysler) ont augmenté de 3 % au cours de la même période. Quant aux ventes combinées de véhicules japonais, celles-ci ont respecté l'ensemble de la part de marché en augmentant de 3,9 %, tandis que celles de véhicules coréens ont bondi de 11 %, et celles de véhicules européens ont augmenté de 6,7 %, comparativement à l'année précédente.

Jusqu'à présent, pris individuellement, les constructeurs japonais ont obtenu des résultats contrastés. Les sociétés Honda, Mazda, Nissan et Toyota se sont toutes retrouvées en territoire positif pendant que les autres perdaient du terrain comparativement à 2004. Il importe particulièrement de mentionner que les ventes de véhicules de construction nord américaine ont augmenté de 6,1 %, devancées par les ventes de véhicules légers qui elles ont bondi de 15,5 % par rapport à 2004, tandis que les ventes de modèles construits au Japon sont demeurées pratiquement inchangées.

En ce qui concerne la part de marché, celle des constructeurs japonais est demeurée inchangée, soit de 32,3 %, celle des trois Grands a baissé à 56 %, tandis que celles des constructeurs coréens et européens étaient à peu près à égalité, soit d'environ 5,8 %.

Ventes de véhicules légers (1987 - 2005)



Production, exportations et importations :

Dans l'ensemble, la croissance de production des usines affiliées à des intérêts japonais au Canada s'est maintenue à un taux de 7,6 % jusqu'à la fin du troisième trimestre, totalisant plus de 652 000 unités. La production de Honda of Canada Manufacturing (HCM) a baissé de 2,3 %, tandis que celle de Toyota Motor Manufacturing Canada (TMMC) a augmenté de 6,6 % et celle de CAMI a bondi de 43,3 %, comparativement à la même période en 2004. CAMI a amorcé au cours du troisième trimestre, la production du Pontiac Torrent, un clone du Chevrolet Equinox. Suzuki Motor Corporation annonçait plus tôt cette année au Salon international de l'automobile de New York que l'usine CAMI débiterait en 2006 la production d'un nouveau véhicule utilitaire sport.

Les exportations réalisées à partir de ces trois installations canadiennes reflètent la tendance de la production. En effet, les expéditions destinées aux États-Unis et vers d'autres pays ont augmenté de 5 %, pour atteindre les 527 000 unités. Le ratio exportations-production a atteint 80,9 %, soit une baisse comparativement à 83 % en 2004. Les expéditions effectuées à partir de l'usine CAMI ont bondi de 38,5 % (un coefficient exportations-production de 90 %), tandis que celles de l'usine TMMC ont augmenté de 3,9 % (un coefficient exportations-production de 74,1 %) et celles de l'usine HCM ont baissé de 5,5 % (un coefficient exportations-production de 82,2 %).

Côté importations, les constructeurs automobiles japonais ont reçu 16 % plus de véhicules assemblés en provenance du Japon et des pays parties à l'ALENA au cours des trois premiers trimestres de 2005. Les expéditions réalisées à partir du Japon ont augmenté de 17 %, pour atteindre un peu plus de 150 000 unités. En revanche, les importations à partir d'usines des États-Unis et du Mexique ont augmenté de 14,9 %, pour atteindre un peu plus de 138 600 unités. Le Canada demeure un exportateur net de véhicules de « marques japonaises », car Toyota et Honda ont exporté plus de 411 000 unités de construction canadienne, tandis que moins de 290 000 véhicules provenaient à la fois du Japon, des États-Unis et du Mexique.

CAPTIN lance son sixième projet d'agrandissement à Delta, C.-B.

Canadian Autoparts Toyota, Inc. (CAPTIN), une société manufacturière affiliée à Toyota assurant la conception et la fabrication de roues d'aluminium lançait à la mi-octobre dernier un projet d'agrandissement de 36 millions de dollars canadiens – son sixième durant ses 22 ans d'existence.

Une fois agrandies, les installations de Delta, en Colombie-Britannique, feront augmenter d'environ 17 % dès juillet 2007 la capacité de production annuelle qui atteindra les 1,68 millions unités. L'investissement cumulatif pour CAPTIN aura alors atteint 232 millions de dollars canadiens.

Durant la cérémonie de lancement, M. Masanao Tomozoe, cadre dirigeant chez Toyota Motor Corporation, a déclaré que l'agrandissement de CAPTIN ainsi que la nouvelle usine Toyota à Woodstock découlent directement de la stratégie de l'entreprise qui veut que les véhicules soient construits là où ils se vendent.

« Il s'agit pour le Canada de deux projets marquants qui démontrent encore davantage notre intention de localiser notre production. Et nous avons l'intention d'accroître nos ventes en Amérique du Nord, ce qui s'avère être une excellente nouvelle pour CAPTIN », a ajouté M. Tomozoe.

Les représentants du gouvernement canadien ont hautement appuyé ces initiatives et en sont très heureux.

« Le projet d'agrandissement de CAPTIN, c'est exactement ce que nous avons espéré et planifié. C'est un exemple qui montre à quel point un solide secteur de montage peut engendrer des retombées positives pour les autres industries et régions », a déclaré M. David Emerson, ministre de l'Industrie au Canada.

M. Rick Thorpe, ministre de la Petite entreprise et du Revenu de la Colombie-Britannique, a ajouté : « CAPTIN est une entreprise extraordinaire et plusieurs autres entreprises à la grandeur de la Colombie-Britannique cherchent à suivre son bel exemple. Ces installations de calibre mondial font l'objet d'un sixième projet d'agrandissement, ce qui démontre bien l'engagement de Toyota envers la province de la Colombie-Britannique et envers l'avenir. »

Gary Smallengerg, président de CAPTIN, a souligné le dévouement des membres de l'équipe de l'usine pour que se réalise le projet d'agrandissement : « Nous apprécions la confiance que Toyota Motor Corporation (TMC) nous a témoignée en approuvant le projet d'agrandissement de l'usine. Le crédit revient aux membres de notre équipe. Si le projet a pu se concrétiser, c'est grâce à leur engagement et aux efforts qu'ils ont déployés pour produire les meilleures roues d'aluminium qui soient sur le marché. »

Constituée en 1983 par TMC, CAPTIN a représenté le premier investissement manufacturier effectué par un fabricant d'automobiles japonais au Canada. L'usine produit 22 modèles de roues pour les véhicules de marque Toyota partout au monde. Elle emploie actuellement environ 230 personnes. Après l'agrandissement, CAPTIN comptera 260 employés.

Rapport sur le Salon de l'automobile de Tokyo 2005

C'est M. Itaru Koeda, président du Conseil de la Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. (JAMA) qui a officiellement clôturé le 39e Salon de l'automobile de Tokyo le 6 novembre dernier. Le Salon s'est déroulé avec grand succès pendant 17 jours, à compter du vendredi 21 octobre, au complexe Makuhari Messe en Chine. On y a accueilli, au total, 1 512 100 visiteurs.

Le thème du Salon était : « 'Driving Tomorrow' from Tokyo! » (En route vers demain... depuis Tokyo!). Ce thème exprimait très bien l'objectif du Salon d'une part de se dérouler dans un climat de fête où les gens pouvaient profiter des technologies et des conceptions de pointe de calibre mondial et, d'autre part, de servir de source d'informations récentes sur les interactions entre l'industrie automobile et les usagers des véhicules automobiles. Le Salon a présenté entre autres plusieurs premières mondiales, des exposants dans le domaine des technologies de pointe en matière d'environnement et de sécurité, une analyse rétrospective de ses cinquante ans d'histoire, ainsi toutes sortes d'activités à participation, destinées à attirer surtout les femmes et les familles. Ce sont tous ces éléments qui ont fait du Salon de cette année un succès retentissant.

L'événement a également permis à bon nombre de visiteurs de constater par eux-mêmes où en sont rendues les technologies en matière d'environnement et de sécurité et ainsi réaffirmer le plaisir que procure une voiture, tout en fournissant matière à rêver. Cet événement a été marquant, soulignant par la même occasion le début des 50 prochaines années du Salon de l'automobile de Tokyo.

Pour mieux répartir l'achalandage, on prolonge la durée du Salon

Le nombre de visiteurs prévus, soit 1,5 million, a été largement dépassé. Le nombre de visiteurs au Salon a augmenté de 91 700 (soit 106,5 %), comparativement aux 1 420 400 personnes qui assistaient au 37e Salon en 2003. En prolongeant de quatre jours la durée de l'événement, l'organisateur a pu ainsi compter sur trois fins de semaine au lieu de deux, ce qui représente 79,8 % du taux de visiteurs du samedi/dimanche/jour férié comparé au Salon précédent. En étalant le nombre de visiteurs et en répartissant l'achalandage, l'organisateur a fait en sorte que les visiteurs puissent profiter du Salon même durant les fins de semaine.



Nissan Pivo (concept)

Technologies mondiales de pointe en matière d'environnement et de sécurité

Le Salon de l'automobile de Tokyo comptait cette année 79 premières mondiales et 120 premières japonaises. En tout, 55 véhicules écologiques ont été exposés, y compris 6 véhicules à cellule électrochimique, 3 véhicules à l'hydrogène, 10 véhicules électriques et 17 véhicules hybrides. On y a également retrouvé une grande quantité de matériel publicitaire relié à la technologie de la sécurité. Les visiteurs ont ainsi pu constater par eux-mêmes où en était rendue la technologie dans ce domaine.

Événements spéciaux populaires

L'un des aspects les plus populaires s'est avéré être l'exposition « Spécial 50e anniversaire du Salon de l'automobile de Tokyo » dans le salon Event Hall. De même, l'exposition « Carrozzeria » a attiré bon nombre de visiteurs avec ses voitures spectaculaires de conception domestique et étrangère, sans oublier les activités à participation de toutes sortes qui ont eu lieu dans le « Festival Park », une aire située à l'extérieur et consacrée à l'éducation routière.

• Voir Rapport sur le Salon de l'automobile de Tokyo 2005 ... suite en page 8

• Suite de la page 7... Rapport sur le Salon de l'automobile de Tokyo 2005

Cette année, comme ce fut le cas lors du 37^e Salon en 2003, le Salon offrait également des essais routiers réalisés avec des véhicules écologiques. Durant le temps qu'a duré le Salon, 18 783 personnes en ont profité pour essayer les véhicules de l'avenir, comparativement à 16 233 personnes lors du Salon de 2003.

Prochain Salon de l'automobile de Tokyo prévu pour l'automne 2007

En 2006, le Salon de l'automobile de Tokyo prendra un repos bien mérité, le prochain Salon étant effectivement prévu pour l'automne 2007 à Makuhari Messe en Chine. Il s'agira d'un événement à large déploiement, comprenant des automobiles, des motocyclettes, ainsi que des carrosseries et des pièces de véhicules commerciaux. Le Salon 2007 sera le premier d'une série de salons nouveau format et complets, organisés tous les deux ans. Le calendrier définitif sera annoncé en mars 2006.

Il s'agira du seul parmi les cinq grands salons de l'automobile internationaux (dont Detroit, Frankfurt, Genève et Paris) à exposer de gros véhicules commerciaux. Plusieurs défis restent à relever, dont assurer suffisamment d'espace pour les expositions.



Honda FCX (concept de la cellule électrochimique)



Mazda MX-Crossport (concept)



Subaru B5-TPH (concept)



Suzuki Ionis (concept)



Toyota Fine-X (concept hybride à hydrogène)

En revanche, les organisateurs disposent de l'expérience et des vastes compétences amassées au fil des 50 ans d'histoire du Salon. Tout ce bagage, donc, leur permettra de réaliser un format de salon bien organisé, à caractère général et attrayant, englobant toutes les catégories de véhicules, de façon à fournir le maximum d'informations.

On peut voir d'autres photos du 39^e Salon de l'automobile de Tokyo en se rendant sur le site www.jama.ca.

Aperçu du secteur des véhicules automobiles au Japon		
Voitures, camions, autobus		TOTAL
PRODUCTION ¹	Jan-Sept 2005	8 064 010
	Jan-Sept 2004	7 896 569
	Changement %	2,1
EXPORTATIONS ²	Jan-Sept 2005	3 707 916
	Jan-Sept 2004	3 646 335
	Changement %	1,7
VENTES/ ENREGISTREMENTS ³	Jan-Sept 2005	4 553 266
	Jan-Sept 2004	4 491 892
	Changement %	1,4
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS ^{4*}	Jan-Sept 2005	200 243
	Jan-Sept 2004	205 369
	Changement %	-2,5

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

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