



AUTO QUARTERLY

Hiver 2007
www.jama.ca

NEWSLETTER OF THE JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION OF CANADA

Production, exportations et ventes : nouveaux records en 2006

Ventes au Canada en 2006

Au total en 2006, les ventes de véhicules légers au Canada ont atteint 1 614 700 unités par rapport à 1 583 291 en 2005, soit un gain de 2,0 % sur l'an dernier. Les ventes au Canada ont connu leur deuxième année record.

Selon les analystes, l'excellente tenue du dollar canadien a contribué au maintien des programmes d'incitation à l'achat (la plupart des véhicules vendus au Canada sont importés) et à la performance économique vigoureuse des secteurs des ressources et de l'énergie qui ont dynamisé les ventes des provinces riches en ressources, surtout l'Alberta, la Saskatchewan, la Colombie-Britannique et Terre-Neuve. Parallèlement, la croissance robuste de l'emploi (sous l'impulsion du secteur des ressources) a également contribué à la hausse de la demande de véhicules.

Quelques entreprises ont établi de nouveaux records de ventes en 2006. Il s'agit de Toyota/Lexus, Honda/Acura, Mazda, BMW, Audi, Mercedes Benz et Hyundai.

Les ventes combinées des Trois de Détroit (General Motors, Ford et la division Chrysler de DCX) ont baissé de 1,7 %, atteignant tout juste les 865 000 unités, soit une part de marché de 53,6 % (une baisse comparé à 55,6 % en 2005). Dans le cadre de cette baisse, GM a enregistré à elle seule une chute de 8 % en 2006. DCX s'est retrouvée en légère baisse par rapport à l'ensemble du marché, avec une hausse de 1,7 %, tandis que Ford a connu une augmentation de 8 % par rapport à 2005. Outre GM, seules Nissan/Infiniti, Porsche, Jaguar et Volvo ont vu leurs ventes baisser.

Combinées, les ventes de véhicules légers des membres de JAMA Canada ont augmenté de 6,5 % en 2006, atteignant un nouveau record de 547 832 unités, soit une part de marché de 33,9 %. Les ventes d'automobiles ont augmenté de 4,2 %, à tout juste au-dessous de 390 000 unités, tandis que celles de camionnettes

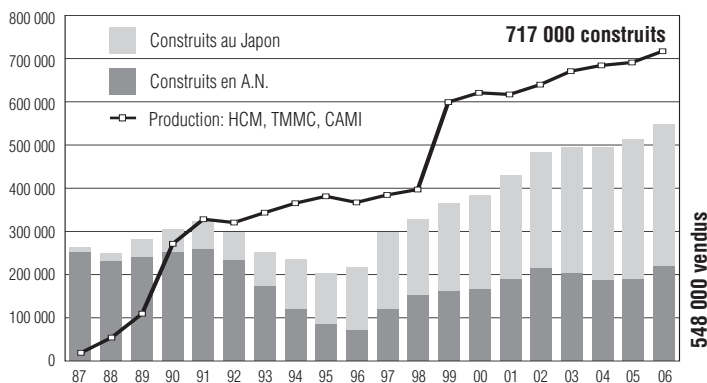
Nouveau président du conseil de JAMA Canada



M. Hiroshi Kobayashi, président et chef de la direction de Honda Canada Inc., a été élu président du conseil de JAMA Canada. Il succède à M. Kenji Tomikawa, ancien président de Toyota Canada, qui est de retour au Japon.

M. Kobayashi est président de Honda Canada Inc. depuis avril 2004. Il s'est joint à Honda en 1978 et, au fil des ans, a occupé plusieurs postes supérieurs au sein des opérations internationales de la société aux États-Unis, en Asie et en Europe avant de s'établir au Canada.

Production et ventes de véhicules au Canada



ont bondi de 12,5 %, à presque 158 000 unités. Ces gains sont surtout imputables aux importations de véhicules du Japon, soit en hausse de 16,7 %, alors que les ventes de véhicules de construction

• Voir *Production, exportations et ventes 2006...* suite en page 2

DANS CE NUMÉRO

Production, exportations et ventes : nouveaux records en 2006	1-3
Nouveau président du conseil de JAMA Canada	1

Nouvelles de nos membres

• JAMA Canada accueille un nouveau membre : Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada	3-4
• Nouveau président de Toyota Canada : Yoichi Tomihara	4

Prix de l'industrie

• AJAC : Prix des Voitures de l'année 2007	4
• Trophée Pyramide 2007 de la CAA pour l'innovation en matière de sécurité	5
• Prix ÉnerGuide pour les véhicules les plus éconergétiques pour l'année modèle 2007	5

Déclaration de la JAMA Canada sur la politique du commerce des produits automobiles	5-6
Aperçu de l'industrie automobile japonaise au Canada en 2006	6

Les dix véhicules les mieux vendus au Canada en 2006

Honda Civic	70 028	(2,2 %)	compacte
Mazda3	47 933	(-5,5 %)	compacte
Toyota Corolla	44 182	(-5,1 %)	compacte
Toyota Yaris	34 202	(453,7 %)	sous-compacte
Chevrolet Cobalt	31 729	(20,2 %)	compacte
Toyota Camry	28 039	(48,7 %)	intermédiaire
Ford Focus	27 718	(3,2 %)	compacte
Pursuit/G5	25 551	(56,9 %)	compacte
Toyota Matrix	23 536	(-2,1 %)	compacte
Chevrolet Impala	21 486	(16,3 %)	intermédiaire

• Suite de la page 1... **Production, exportations et ventes 2006**

nord-américaine n'ont augmenté que légèrement, soit de 0,6 %, dû entièrement à une hausse de 5,7 % des ventes de camionnettes de construction domestique. Tous nos membres, sauf Nissan Canada, ont réalisé des gains sur leurs ventes par rapport à 2005. Pour sa part, Suzuki a vu ses ventes grimper de 26,6 % comparativement à l'an dernier.

Les constructeurs coréens (Hyundai et Kia) ont enregistré un gain de 6,8 % sur leurs ventes, à tout juste au-dessous des 100 000 unités, soit une part de marché de 6,1 %. Les ventes de marques européennes ont augmenté de 7,3 %, à 102 273 unités, soit une part de marché de 6,3 %.

Pour leur part, les ventes combinées de véhicules commerciaux intermédiaires et lourds au Canada ont augmenté de 6,9 %, à 53 548 unités. Les ventes de véhicules commerciaux lourds (classe 8) ont augmenté de presque 11 %, à 38 458 unités, surtout en raison de l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2007 du nouveau règlement sur les émissions. En 2006, les ventes de véhicules commerciaux

intermédiaires (classes 4-7) ont baissé de 2,3 %, à 15 090 unités. Toutefois, les marques japonaises ont réalisé des résultats remarquables, soit un gain de 22 % sur les ventes, à 1 922 unités. Quant à Hino, ses ventes ont augmenté de 19,2 %, à 1 430 unités, tandis que celles de Fuso ont bondi de 31,2 %, à 492 unités en 2006.

Production de véhicules légers au Canada en 2006

L'ensemble de la production de véhicules légers au Canada en 2006 (GM, Ford, DC, Honda, Toyota et CAMI) a baissé de 4,8 %, à tout juste 2,5 millions d'unités, comparativement à 2,62 millions d'unités en 2005, dû entièrement aux compressions subies par les usines des trois Grands. La production combinée des trois Grands a diminué de 8,3 %, à presque 1,6 million d'unités, tandis que celle de Honda, de Toyota et de CAMI est passée à un peu plus de 901 000 unités, soit une hausse de 2,2 % par rapport à 2005.

Étant donné que CAMI construit des véhicules pour GM (Equinox et Torrent) et Suzuki (XL 7), la production de marques japonaises

• Voir **Production, exportations et ventes 2006...** suite en page 3

Ventes de véhicules légers au Canada, selon les constructeurs

Constructeur	Jan-Déc 2006			Jan-Déc 2005			Changement %		
	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL	VOITURES	CAMIONS	TOTAL
HONDA	115 678	50 307	165 985	110 597	43 990	154 587	4,6	14,4	7,4
Const. A.N.	98 212	36 337	134 549	102 164	28 014	130 178	-3,9	29,7	3,4
Const. Japon	17 466	13 970	31 436	8 433	15 976	24 409	107,1	-12,6	28,8
TOYOTA	141 668	54 112	195 780	132 842	42 945	175 787	6,6	26,0	11,4
Const. A.N.	96 451	26 544	122 995	92 759	26 573	119 332	4,0	-0,1	3,1
Const. Japon	45 217	27 568	72 785	40 083	16 372	56 455	12,8	68,4	28,9
MAZDA	69 209	11 798	81 007	67 523	10 344	77 867	2,5	14,1	4,0
Const. A.N.	9 971	6 188	16 159	11 738	7 546	19 284	-15,1	-18,0	-16,2
Const. Japon	59 238	5 610	64 848	55 785	2 798	58 583	6,2	100,5	10,7
NISSAN	38 026	28 729	66 755	39 365	31 618	70 983	-3,4	-9,1	-6,0
Const. A.N.	32 320	12 026	44 346	32 809	14 604	47 413	-1,5	-17,7	-6,5
Const. Japon	5 706	16 703	22 409	6 556	17 014	23 570	-13,0	-1,8	-4,9
SUZUKI	6 658	4 500	11 158	5 943	2 870	8 813	12,0	56,8	26,6
Const. A.N.	0	217	217	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Const. Japon	6 658	4 283	10 941	5 943	2 870	8 813	12,0	49,2	24,1
SUBARU	11 500	4 690	16 190	11 498	4 468	15 966	0,0	5,0	1,4
Const. A.N.	5 345	953	6 298	5 881	854	6 735	-9,1	11,6	-6,5
Const. Japon	6 155	3 737	9 892	5 617	3 614	9 231	9,6	3,4	7,2
MITSUBISHI	7 235	3 722	10 957	6 338	4 053	10 391	14,2	-8,2	5,4
Const. A.N.	2 802	821	3 623	2 228	1 040	3 268	25,8	-21,1	10,9
Const. Japon	4 433	2 901	7 334	4 110	3 013	7 123	7,9	-3,7	3,0
TOTAL	389 974	157 858	547 832	374 106	140 288	514 394	4,2	12,5	6,5
Const. A.N.	245 101	83 086	328 187	247 579	78 631	326 210	-1,0	5,7	0,6
Const. Japon	144 873	74 772	219 645	126 527	61 657	188 184	14,5	21,3	16,7

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

Source: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Production de véhicules automobiles au Canada

	Jan-Déc 2006	Jan-Déc 2005	Changement %
HONDA (HCM)	387 078	385 491	0,4
TOYOTA (TMMC)	317 433	305 966	3,7
CAMI	196 598	189 997	3,5
TOTAL	901 109	881 454	2,2

Source: JAMA Canada

Exportations de véhicules automobiles du Canada

	Jan-Déc 2006	Jan-Déc 2005	Changement %
HONDA (HCM)	298 819	318 995	-6,3
TOYOTA (TMMC)	243 895	231 392	5,4
CAMI	166 967	170 745	-2,2
TOTAL	709 681	721 132	-1,6

Source: JAMA Canada

• Suite de la page 2... **Production, exportations et ventes 2006**

(y compris Honda, Toyota et Suzuki) en 2006 s'est établie à 717 620 unités, soit une augmentation de 3,8 % par rapport à 2005.

En avril 2006, Hino Motors Canada a commencé la production de camions commerciaux à Woodstock, en Ontario. Au total en 2006, il s'est produit 1 559 unités, toutes destinées au marché canadien. Pour le moment, on ne prévoit pas d'exportations.

Exportations de véhicules légers en 2006

En 2006, les exportations réalisées par les usines affiliées à des intérêts japonais (Honda, Toyota et CAMI) ont baissé de 1,6 %, à 709 681 unités. La plupart des unités ont été exportées aux États-Unis en 2006. Toutefois, un peu plus de 32 600 unités l'ont été vers d'autres marchés. Les exportations réalisées par Honda en 2006 ont baissé de 6,3 %, à tout juste au-dessous de 299 000 unités, soit un coefficient d'exportation de 77,2 %. Quant à TMMC, ses exportations ont augmenté de 5,4 % en 2006, à presque 244 000, soit un coefficient d'exportation de 76,8 %. Les taux d'exportation moins élevés chez Honda et Toyota sont attribuables au fait que les modèles qui s'y construisent sont ceux qui se vendent le plus au Canada. Depuis huit ans, c'est le modèle Honda Civic qui se vend le mieux au Canada. Chez CAMI, les exportations ont baissé de 2,2 % en 2006, à 167 000 unités, soit un coefficient d'exportation de 84,9 %.

Importations de véhicules en 2006

Les importations de véhicules légers de tous les pays par les membres de la JAMA Canada à l'intention du marché canadien ont augmenté de 5,4 % en 2006, à 388 411 unités. Les expéditions de véhicules légers du Japon ont augmenté de 18,1 %, à 224 942 unités, tandis que les importations des États-Unis et du Mexique ont baissé de 9,1 % en 2006, à 163 469 unités.

En raison de l'intégration de longue date de l'industrie automobile en Amérique du Nord et de la taille relativement petite du marché canadien, la plupart des véhicules construits ici sont exportés. Parallèlement, la plupart des véhicules qui se vendent au Canada sont importés. Malgré une diminution des exportations et une augmentation des importations, le Canada est demeuré en 2006 un exportateur net de véhicules de marques japonaises. Toyota, Honda et CAMI (Suzuki) ont exporté au total 562 300 véhicules, tandis que l'ensemble des membres de JAMA Canada en ont importé 388 411 du Japon, des États-Unis et du Mexique combinés,

Ventes de camions commerciaux au Canada

Intermédiaires et lourds (classes 4-8)

	2006	2005	% écart
Intermédiaires (japonais)	1 922	1 575	22,0
Hino (classes 5-7)	1 430	1 200	19,2
Part (%) (intermédiaires)	9,5	7,8	
Mitsubishi Fuso (classes 4-7)	492	375	31,2
Part (%) (intermédiaires)	3,3	2,4	
Intermédiaires (tous les constructeurs)	15 090	15 450	-2,3
Lourds (classe 8 - Tous les constructeurs)	38 458	34 663	10,9
Total - Intermédiaires/Lourds	53 548	50 113	6,9

Source: JAMA Canada

Importations (expéditions) de véhicules au Canada

	Jan-Déc 2006	Jan-Déc 2005	Changement %
JAPAN	226 821	191 499	18,4
U.S./MEXICO	163 469	179 740	-9,1
TOTAL	390 290	371 239	5,1

Source: JAMA, JAMA Canada

soit un total d'exportations nettes de près de 174 000 véhicules en 2006. Depuis 1993, première année où les exportations ont dépassé les importations, au-delà de 2,1 millions de plus de véhicules ont été exportés plutôt qu'importés.

Aperçu pour 2007

L'an dernier, les analystes avaient prévu pour 2006 une baisse des ventes, ce qui n'a manifestement pas été le cas, car les ventes au Canada ont démontré une robustesse exceptionnelle. Cette année encore, les analystes prévoient un ralentissement du marché des véhicules légers au Canada par rapport à 2006, de l'ordre de 1 à 4 %.

Bien que soit prévue dans l'ensemble pour 2007 une diminution de la production unitaire à cause du ralentissement de la demande du vaste marché américain, l'on s'attend à une reprise en 2008 grâce au début de production du RAV 4 à l'usine Toyota, à Woodstock. En outre, GM débutera en 2008 la production de la nouvelle Camaro à son usine n° 2 d'Oshawa, tandis que Chrysler débutera celle de la nouvelle minifourgonnette au cours du troisième trimestre de 2007 à son usine de Windsor.

Au cours des deux années écoulées, la Stratégie ontarienne d'investissement dans l'industrie automobile a réussi à attirer plus de 7 milliards de dollars en investissement automobile de la part de GM, Ford, DC, Honda et Toyota. De plus, en 2006, c'est l'Ontario qui s'est classée première comme région productrice d'automobiles en Amérique du Nord, dépassant Michigan pour la troisième année d'affilée.

Nouvelles de nos membres

JAMA Canada accueille un nouveau membre : Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada



JAMA Canada souhaite la bienvenue à la société Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada (VVMC) devenue membre en janvier dernier. Ayant débuté ses activités en septembre 2002, VVMC a, au cours des quatre années écoulées, progressivement établi son réseau de ventes et de distribution de cinquante-neuf concessionnaires au sein des principaux marchés canadiens. Elle compte élargir davantage ce réseau en 2007.

VVMC a réalisé au total en 2006 la vente de 10 957 unités, soit une hausse de 5,4 % par rapport à 2005. Dans le cadre du *Toronto International Auto Show*, elle présentera le nouveau Lancer 2008, l'Outlander 2007, le Concept X, de même que sa gamme complète de véhicules 2007. Le Concept X est une vision conceptuelle du

• Voir **JAMA Canada accueille un nouveau membre...** suite en page 4

• Suite de la page 3... **JAMA Canada accueille un nouveau membre**

Lancer Evolution (Evo X) de prochaine génération. Il sera offert au cours du premier trimestre de 2008.

En janvier dernier, VVMC a remporté une victoire sans précédent pour la septième année consécutive lors du Rallye Dakar 2007. La voiture de rallye Pajero/Montero Evolution de Mitsubishi a décroché les première, deuxième, cinquième et douzième positions durant cette difficile et exigeante course de quinze jours, d'un parcours de 7 900 kilomètres dans cinq pays.

Pour plus de détails à propos de Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada, visitez son site Web à l'adresse : www.mitsubishi-motors.ca.

Nouveau président de Toyota Canada : Yoichi Tomihara



JAMA Canada souhaite la plus cordiale des bienvenues au nouveau président et chef de la direction de Toyota Canada (TCI), M. Yoichi Tomihara. M. Tomihara succède à M. Kenji Tomikawa qui est retourné au Japon pour remplir de nouvelles responsabilités auprès de Toyota.

M. Tomihara s'est joint à Toyota Motor Corporation en 1975 et a depuis occupé divers postes supérieurs auprès de TMC, particulièrement en Europe, y compris celui de président, de 2004 à 2006, de la Toyota Deutschland GmbH à Köln, en Allemagne. M. Tomihara est diplômé de l'Université de Kobe. Il est marié et père de deux filles. Nous souhaitons à M. Tomihara beaucoup de succès dans son premier mandat au Canada auprès de TCI.

Prix de l'industrie

AJAC : Prix des Voitures de l'année 2007

L'AJAC annonçait récemment les gagnants des prix des Voitures de l'année 2007 dans treize sous-catégories. Les membres de JAMA Canada ont remporté sept prix.

Voiture canadienne de l'année	Toyota Camry hybride
Véhicule utilitaire canadien de l'année	Ensemble technologique Acura RDX
Petite voiture (de moins de 18 000 \$)	Honda Fit LX
Voiture familiale (22 000-30 000 \$)	Toyota Camry LE
Voiture familiale (de plus de 30 000 \$)	Toyota Camry hybride
Voiture de luxe (de moins de 50 000 \$)	Lexus ES 350
Voiture de sport/de performance (de moins de 50 000 \$)	MazdaSpeed3
Utilitaire sport/utilitaire multisegment (de moins de 35 000 \$)	Toyota RAV 4 – V6 Sport
Utilitaire sport/utilitaire multisegment (35 000-60 000 \$)	Ensemble technologique Acura RDX



Toyota Camry hybride



Acura RDX (ensemble technologique)

M. Tony Wearing, directeur gestionnaire principal de Toyota au Canada, a déclaré à propos du prix de la Voiture de l'année, « Toyota a créé la Camry hybride dans un but bien précis. Nous voulions faire bénéficier le marché des voitures de tourisme intermédiaire, le segment le plus populaire au Canada, des avantages de la technologie hybride – émissions réduites, rendement énergétique amélioré et performance supérieure. »

L'Acura RDX est le grand gagnant parmi 25 véhicules éligibles dans les catégories utilitaires sport et camionnettes.

« À l'occasion de son 20e anniversaire, Acura est fière de célébrer la nouvelle du prix décerné à l'Acura RDX qui s'est répandue à la vitesse de son turbo », a déclaré Jim Miller, vice-président exécutif, Honda Canada Inc. « Ce prix met en évidence la technologie avancée du nouveau RDX, y compris les chargements à débit variable du turbo et la traction intégrale Super-Handling ».

M. Paul Williams, président du programme des Prix des Voitures canadiennes de l'année 2007 de l'AJAC, a déclaré : « Alors qu'au fil des ans, les constructeurs introduisent un nombre croissant de nouveaux véhicules, les consommateurs considèrent qu'il devient plus difficile de se tenir au courant des progrès du marché et des différences entre les véhicules. Chaque année, le programme des Prix des Voitures canadiennes de l'année répertorie tous les nouveaux véhicules, puis les soumet à un examen détaillé dans un contexte concret. Il ne s'agit pas d'un concours de popularité mais bien d'un processus complet, objectif et fiable pour aider les consommateurs à prendre des décisions éclairées concernant leurs achats. »

Les journalistes de l'AJAC ont décerné les prix après avoir administré durant trois jours en octobre dernier à Niagara-on-the-Lake, en Ontario, une batterie de tests concrets destinés à comparer les vertus des nouveaux ou de substantiellement nouveaux véhicules de l'année modèle 2006. Il est possible de s'informer davantage concernant l'AJAC et les prix des Voitures de l'année en se rendant sur le site www.ajac.ca.

Trophée Pyramide 2007 de la CAA pour l'innovation en matière de sécurité

Toyota Canada Inc. a remporté pour sa Toyota Camry hybride 2007 le Trophée de reconnaissance Pyramide CAA^{MC} 2007 pour l'innovation en matière de sécurité.

En remettant son prix, la CAA a rappelé l'aspect économique de la Camry hybride, sa cote de consommation impressionnante et son potentiel de contribuer de manière positive à la lutte contre le changement climatique. La Toyota Camry hybride est un véhicule de tourisme à propulsion hybride essence-électricité. Le véhicule passe en douceur de la propulsion de son moteur quatre cylindres à essence, à celle de son moteur électrique à couple élevé, ou utilise les deux en même temps, selon les conditions de conduite. Cette configuration offre à la fois puissance et économie de carburant.

Prix ÉnerGuide pour les véhicules les plus éconergétiques pour l'année modèle 2007

		Consommation de carburant
Mazda MX-5	Deux places	Ville : 9,5 l/100 km (30 mi/gal) Route : 7,3 l/100 km (39 mi/gal)
Toyota Yaris	Sous-compacte	Ville : 6,9 l/100 km (41 mi/gal) Route : 5,5 l/100 km (51 mi/gal)
Honda Civic Hybride	Compacte (CVT)	Ville : 4,7 l/100 km (60 mi/gal) Route : 4,3 l/100 km (66 mi/gal)
Toyota Prius	Intermédiaire	Ville : 4,0 l/100 km (71 mi/gal) Route : 4,2 l/100 km (67 mi/gal)
Mazda B2300	Camionnette	Ville : 9,9 l/100 km (29 mi/gal) Route : 7,5 l/100 km (38 mi/gal)
Honda Fit	Familiale	Ville : 7,3 l/100 km (39 mi/gal) Route : 5,8 l/100 km (49 mi/gal)
Toyota Sienna	Minifourgonnette	Ville : 11,7 l/100 km (24 mi/gal) Route : 8,1 l/100 km (35 mi/gal)

Extrait du *Guide de consommation de carburant 2007*, publié par l'Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada. Pour obtenir de plus amples détails, consultez le site Web ÉnerGuide à l'adresse www.vehicules.gc.ca.

Déclaration de la JAMA Canada sur la politique du commerce des produits automobiles

Il y a quelques semaines déjà que le Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile (TCA) participe à une campagne mal orientée, à l'appui de politiques protectionnistes qui faussent le marché, semblables aux dispositions du commerce administré du Pacte de l'automobile canado-américain qui n'existe plus. En 2001, le Canada a abrogé le Pacte de l'automobile suivant

la décision de l'organisme de règlement des différends de l'OMC établissant que le Pacte de l'automobile au Canada était discriminatoire et qu'il contrevenait aux règles commerciales internationales.

En réponse, JAMA Canada a préparé la déclaration suivante :

Politique sur le commerce des produits automobiles : concurrence et coopération, au lieu du commerce administré

Le TCA veut rétablir les politiques sectorielles sur le commerce administré de l'ancien Pacte de l'automobile impliquant le Canada et plusieurs pays asiatiques dont le Japon. Il est certain qu'il ne s'agit pas là de propositions d'accords de libre-échange. Entre autres choses, le commerce sectoriel administré irait à l'encontre des obligations que les règles commerciales internationales imposent au Canada.

À l'origine, le Canada avait négocié le Pacte de l'automobile avec les États-Unis pour s'assurer une « part équitable » de l'industrie automobile nord-américaine. L'industrie automobile au Canada a, depuis, changé radicalement. L'ALENA a remplacé le Pacte de l'automobile. En outre, au cours des vingt années écoulées, les constructeurs automobiles japonais ont investi six milliards de dollars dans la construction de véhicules et la fabrication de pièces, en partant du principe qu'il faut « construire les véhicules là où ils se vendent. »

L'an dernier, Honda, Toyota et Suzuki (CAMI – la coentreprise à parts égales formée par les sociétés Suzuki et General Motors) a produit au Canada 717 000 véhicules dont 526 000 se sont exportés principalement aux États-Unis.

En outre, ces usines canadiennes ont exporté deux fois et demie plus de véhicules qu'elles en ont importé du Japon en 2006. Les constructeurs automobiles japonais au Canada sont des exportateurs nets de véhicules assemblés depuis 1993, ayant enregistré un excédent d'exportations net de plus de deux millions de véhicules.

En raison de la demande croissante, la capacité de production et les niveaux d'emploi au Canada sont en expansion. En 2008, Toyota ouvrira une nouvelle usine à Woodstock, tandis que Honda débutera à son usine d'Alliston, la production de moteurs à quatre cylindres à haute efficacité énergétique. Plus tôt cette année, Hino Motors a débuté la production de camions commerciaux de classe intermédiaire destinés au marché canadien. De plus, il existe actuellement au Canada 55 usines de fabrication de pièces d'automobile affiliées à des intérêts japonais; plusieurs autres sont en voie de mise sur pied. Ces expansions porteront le nombre d'emplois manufacturiers au Canada à plus de 3 000, en plus des 11 600 emplois actuels dans les usines de construction de véhicules et des 15 500 emplois au sein des usines de fabrication de pièces d'automobile affiliées à des intérêts japonais.

Au cours des quarante années écoulées, les constructeurs automobiles japonais ont mis en place partout au Canada des systèmes de distribution de véhicules par le biais d'un réseau de concessionnaires autorisés, élément de base et essentiel à la vente et au service de véhicules à moteur pour tout pays. Les ventes au détail et le service contribuent de façon importante à l'emploi. Il existe actuellement plus de 32 000 emplois directs créés par 1 100 concessionnaires de marques japonaises d'un bout à l'autre du Canada.

● Voir *Déclaration de JAMA Canada... suite en page 6*

• Suite de la page 5... **Déclaration de JAMA Canada**

Développer la capacité de production et créer davantage d'emplois au Canada pour satisfaire à la demande nord-américaine signifient devoir moins recourir aux importations provenant du Japon. Actuellement, trois véhicules sur cinq vendus au Canada par nos membres sont de construction nord-américaine. En fait, nous construisons les véhicules là où nous les vendons. La croissance soutenue de l'investissement dans les secteurs du montage de véhicules et de la fabrication de pièces au Canada est un puissant vote de confiance dans la viabilité à long terme de l'industrie.

Donc, pourquoi le TCA exige-t-il le retour d'une politique moribonde et désuète pour faire ce qui se fait déjà?

En confondant accès et succès sur le marché, le TCA prétend que les constructeurs automobiles étrangers sont exclus du marché au Japon. Toutefois, une comparaison d'éléments comparables entre eux démontre que le marché japonais est bel et bien ouvert.

En 2006, il s'est vendu au total au Japon 5,6 millions de véhicules légers, dont 2 millions minivéhicules (petits véhicules à la cylindrée inférieure à 660 cc), un segment de faible marge, hautement compétitif, auquel aucun constructeur automobile étranger ne participe. Parmi les 3,6 millions autres véhicules légers, les constructeurs automobiles européens ont enregistré des ventes de 227 460 unités, soit une part de marché de 6,3 %. En comparaison, la part de marché des constructeurs automobiles européens de véhicules légers au Canada en 2006 se situait également à 6,3 %. Et comme le TCA en conviendra sans doute, le marché canadien est un marché ouvert, même s'il n'existe aucun tarif sur les importations au Japon, alors que le Canada perçoit 6,1 % sur les importations de véhicules provenant des pays non parties à l'ALENA.

Au Japon, les importations d'origine européenne et américaine ont tendance à se faire concurrence dans les segments des grands modèles, des modèles de prestige et ceux de haute performance où les ventes sont relativement bonnes. Vu la prédominance des véhicules plus petits sur le marché, il se peut que certains consommateurs au Japon soient attirés par les grands modèles américains avec conduite à gauche. Toutefois, il est probable que ces véhicules se vendront moins, non pas pour des raisons de marchés fermés ou de politiques commerciales déloyales, mais bien parce que ces véhicules sont considérés comme étant, et ce sont, des véhicules exotiques au Japon. Et n'oublions pas non plus que le prix de l'essence au Japon est deux fois plus élevé qu'il ne l'est aux États-Unis.

Pour mieux réussir, que ce soit sur le marché japonais, sur le marché canadien ou sur tout autre marché, il faut concevoir et construire des véhicules dont les consommateurs ont en fait besoin et qu'ils souhaitent acheter.

Comme bien d'autres, les difficultés financières auxquelles sont confrontés les constructeurs automobiles américains en Amérique du Nord nous préoccupent. Parallèlement, nous ne doutons pas un seul instant de la capacité des trois de Detroit de renverser la vapeur. Sur le plan des politiques toutefois, nous croyons que le Canada a besoin d'une politique ouverte sur l'avenir, fondée sur la concurrence et la coopération mondiales, plutôt que sur les notions protectionnistes du commerce administré.

Aperçu de l'industrie automobile japonaise au Canada en 2006

- La production combinée des usines Honda (HCM), Toyota (TMMC) et CAMI (la coentreprise de Suzuki et de General Motors à Ingersoll) a totalisé 901 000 unités en 2006, soit une hausse de 2,2% par rapport à 2005, et représente 33,6 % de l'ensemble de la production canadienne, soit une hausse par rapport à 5,4 % en 1989.
- Les exportations à partir de ces usines ont dépassé les 709 000 unités, soit un coefficient d'exportation de 79%.
- Le Canada demeure depuis 1993 un exportateur net de véhicules « japonais ». Il s'est exporté du Canada au cours de ces quatorze ans au-delà de 2,1 millions **de plus** de véhicules qu'il s'en est importé du Japon, des États-Unis et du Mexique combinés.
- Les ventes de véhicules ont atteint, en 2006, un nouveau record à 547 832 unités, soit une part de marché de 33,9%.
- Trois sur cinq véhicules (60 %) qui se sont vendus au Canada par les constructeurs japonais en 2006 sont de construction nord-américaine.
- Plus de 27 000 emplois manufacturiers se sont créés dans les usines de construction de véhicules et de fabrication de pièces d'automobile. De leur côté, les 1 100 établissements concessionnaires d'un bout à l'autre du pays emploient 32 000 personnes, tandis que les sièges sociaux et les opérations régionales de ventes et de distribution en emploient 2 000. En tout, le nombre d'emplois directs et indirects s'élève à 61 000.
- Il existe actuellement au Canada 55 usines de fabrication de pièces d'automobile, d'équipements et de machines-outils.

L'industrie automobile au Japon – Examen de fin d'exercice 2006		
Voitures, camions, autobus	TOTAL	
PRODUCTION ¹	Jan-Déc 2006	11 484 233
	Jan-Déc 2005	10 799 659
	Changement %	6,3
EXPORTATIONS ²	Jan-Déc 2006	5 966 672
	Jan-Déc 2005	5 053 061
	Changement %	18,1
VENTES/ ENREGISTREMENTS ³	Jan-Déc 2006	5 739 506
	Jan-Déc 2005	5 852 067
	Changement %	-1,9
VENTES DE VÉHICULES IMPORTÉS ^{4*}	Jan-Déc 2006	262 274
	Jan-Déc 2005	268 112
	Changement %	-2,2

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

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