



À partir d'aluminium de la Colombie-Britannique, l'usine produit des roues en alliage à l'aide de la technique de coulée basse pression.

L'USINE DE

# Toyota

VA DE L'AVANT

avec

**EN COLOMBIE-BRITANNIQUE  
CINQ MILLIONS DE ROUES**


Établie sur un emplacement de 25 acres, l'usine de 19 000 mètres carrés située à Delta (C.-B.) produit des roues en alliage d'aluminium qui sont expédiées dans les installations de Toyota au Canada, aux États-Unis et au Japon.

Depuis 1985, l'usine de 100 millions de dollars que la société Canadian Autoparts Toyota exploite à Delta (Colombie-Britannique) a produit cinq millions de

roues, soit suffisamment — si l'on compte les roues de secours — pour faire rouler un million de véhicules. Le chiffre de cinq millions a été une étape marquante dans l'histoire de la société qui est elle-même une référence. La

société (appelée CAPTIN dans l'industrie de l'automobile) a réservé un après-midi pour célébrer l'événement, dans le cadre de cérémonies officielles qui ont eu lieu à l'usine en mai dernier.

Parmi les dignitaires présents, on remarquait le vice-président directeur, Production mondiale, de la Toyota Motor Car Company, M. A. Takahashi, qui est venu du Japon par avion pour l'occasion. Les présidents et vice-présidents de pratiquement toutes les usines Toyota en Amérique du Nord étaient également sur les lieux.

Comme l'explique le vice-président de CAPTIN, M. Gary Smallenberg, l'usine de CAPTIN date du milieu des années 1980, c'est-à-dire d'une époque où toutes les voitures Toyota sur les routes de l'Amérique du Nord étaient des produits des usines japonaises. « Dans un certain sens, CAPTIN était un essai-type pour Toyota, de déclarer M. Smallenberg, dans une entrevue

accordée à *Canada-Info-Investissement*. Il s'agissait de la première usine de fabrication que TMC établissait au Canada — et la deuxième en Amérique du Nord. »

La première tâche de CAPTIN était de répondre aux besoins des usines de construction de Toyota au Japon. Depuis lors, la société a élargi ce mandat pour englober les usines de montage de Toyota en Amérique du Nord, y compris l'usine lauréate de la société à Cambridge (Ontario).

À propos du choix, par TMC, de la Colombie-Britannique comme lieu de production, M. Smallenberg a indiqué que : « La proximité de Vancouver — porte du Canada sur le Pacifique — est un atout parce que nous expédions toujours une part importante de notre production au Japon. Nous sommes également à moins d'une heure de route de la frontière américaine, et nous avons accès au marché américain grâce à l'ALÉNA. »

#### Énergie, main-d'œuvre et aluminium

« En outre, de dire M. Smallenberg, nous

sommes à proximité d'intrants essentiels et abondants. L'énergie — l'hydro-électricité et le gaz naturel — est abondante et à un prix raisonnable. La Colombie-Britannique est également une des grandes sources mondiales d'aluminium, notre principale matière première. De plus, nous pouvons profiter d'une main-d'œuvre productive et très motivée. »

Ces avantages ont donné d'excellentes performances. L'usine CAPTIN, qui a commencé ses activités en 1985, a fonctionné à plein régime dès le départ. De 250 000 unités qu'elle était la première année d'exploitation, sa production a atteint 500 000 unités en 1988-1989, puis 750 000 en 1992. L'usine emploie actuellement 185 personnes.

Avec l'explosion des ventes de Toyota et la sortie prévue pour l'automne 1997 du nouveau coupé sport Solara, assemblé à Cambridge,

la production de CAPTIN continue de progresser. « Nous prévoyons produire un million de roues en 1997 », de conclure M. Smallenberg. ♦

#### L'énergie

— l'hydro-électricité et le gaz

**naturel — est abondante et à un prix raisonnable. La Colombie-Britannique est également une des grandes sources mondiales d'aluminium, notre principale matière première.**

**De plus, nous pouvons profiter d'une**

**main-d'œuvre productive et**

**très motivée.**