

Marché mondial de l'automobile



Carlos Gomes 416-866-4735
carlos_gomes@scotiacapital.com

Le point sur l'efficacité énergétique aux États-Unis

– L'administration Obama définit un programme vert harmonisé

Des volumes records sur les principaux marchés émergents ont permis aux ventes mondiales d'automobiles de poursuivre leur lancée en avril. Les ventes ont atteint des sommets en Chine, en Inde et au Brésil en avril, alors que 10,3 millions d'unités (annualisées) ont trouvé preneur. Ce chiffre se compare favorablement à celui du mois de mars, 9,5 millions d'unités, ainsi qu'au sommet atteint avant la crise, en mai 2008, soit 9,4 millions d'unités. Les ventes ont aussi augmenté aux États-Unis jusqu'à la mi-avril, mais elles se sont ensuite essouffées : les achats ont atteint 9,3 millions d'unités annualisées alors que la moyenne des trois mois précédents s'établissait à 9,5 millions. Ce ralentissement s'explique probablement par l'incertitude grandissante qui paralyse le secteur (faillite de Chrysler, par exemple) et par l'inquiétude suscitée par l'écllosion de grippe. Bien que les achats au détail aient freiné à la fin avril, Toyota annonçait récemment que ses ventes aux États-Unis avaient progressé de 17 % en mai dernier par rapport à avril, ce qui est supérieur au bond saisonnier normal de 9 % auquel les États-Unis nous avaient habitués depuis dix ans.

Au Canada, les ventes de voitures de tourisme sont restées stables en avril, à un nombre annualisé de 1,42 million de véhicules pour le deuxième mois consécutif, bien au-dessus du volume de 1,34 million enregistré au premier trimestre. Quatre fabricants, dont deux coréens, ont déclaré des ventes mensuelles records, ce qui semble indiquer que la confiance revient sur le marché canadien. Les camions légers ont été très en demande et les volumes déclarés par General Motors affichent un deuxième gain consécutif d'une année à l'autre. Les ventes de camions de GM ont remonté à un taux annualisé de 180 000 unités en avril, ce qui cadre avec ses résultats pour l'ensemble de 2008 et s'éloigne du chiffre décevant de 85 000 unités en février dernier, le niveau le plus bas depuis la fin de 1991. Des données provenant d'observations empiriques donnent à penser que General Motors et les autres fabricants – à l'exception de Chrysler – continueront de constater des améliorations.

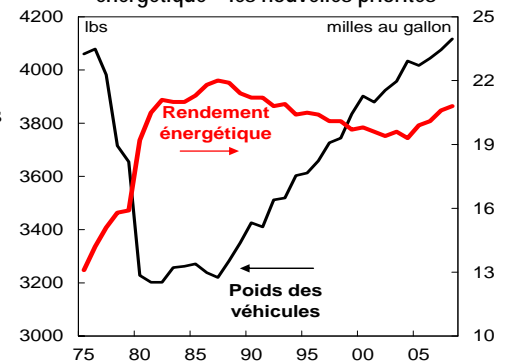
NORMES AMÉRICAINES D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le président Obama a annoncé récemment que l'Environmental Protection Agency (EPA) et la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis collaboreront en vue d'établir des normes d'économie d'essence et d'émissions de gaz à effet de serre (CO₂) harmonisées. Il importe de noter que, contrairement à ce qu'on rapporte souvent, la NHTSA n'impose pas une norme de 35,5 milles au gallon (m/g). L'EPA propose plutôt des normes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) qui, fondées sur ses prévisions de ventes des modèles 2016, se solderont en des émissions moyennes de CO₂ d'environ 250 grammes au mille.

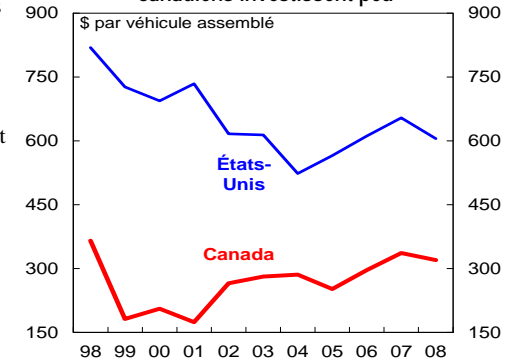
Ce niveau d'émissions de CO₂ correspondrait à un rendement énergétique de l'ordre de 35,5 m/g. Toutefois, l'EPA et la NHTSA s'attendent à ce que les fabricants continuent d'améliorer les systèmes de climatisation afin de réduire les fuites de GES. Par conséquent, toute réduction des émissions de CO₂ attribuable au perfectionnement des systèmes de climatisation signifie que la norme de 35,5 m/g ne sera pas respectée.

La création d'une nouvelle norme fédérale harmonisée constitue le point central de la proposition américaine et la principale raison de l'approbation unanime des grands fabricants. Cette norme éliminera le risque que les États adoptent des réglementations disparates. Les fabricants s'étaient auparavant battus contre une réglementation État par État, soutenant que des règlements disparates entraîneraient des dépenses additionnelles de l'ordre de milliards de dollars ou empêcheraient la vente de certains véhicules dans certains États.

Réduction du poids des véhicules et accroissement du rendement énergétique – les nouvelles priorités



Les fournisseurs canadiens investissent peu



Études économiques Scotia

Scotia Plaza, 40, rue King Ouest, 63^e étage
Toronto (Ontario) Canada M5H 1H1
Tél. : 416-866-6253 Téléc. : 416-866-2829
Courriel : scotia_economics@scotiacapital.com

Le présent document est préparé par Études économiques Scotia, comme ressource pour les clients de la Banque Scotia et de Scotia Capitaux. Bien que les données présentées ici proviennent de sources présumées fiables, la Banque Scotia ou Scotia Capitaux Inc. ainsi que leurs employés dérogent toute responsabilité quant à l'exactitude des renseignements, des analyses et des prévisions qui y sont exposés.



Peu de temps après son entrée en fonction en janvier dernier, le président Obama a ordonné à l'EPA de réétudier la demande de la Californie de réglementer les émissions d'échappement en vertu du Clean Air Act, renversant ainsi la politique de l'administration Bush qui n'avait pas consenti à la Californie l'exemption qu'elle réclamait. L'EPA a par la suite statué que les émissions de gaz à effet de serre constituaient une menace pour la santé, ce qui ouvrait la voie à l'établissement d'une seule et même norme qui réglementerait les émissions et les économies d'essence dans l'ensemble des États-Unis.

Il est probable que le Canada adopte une position voisine de celle des États-Unis. Le gouvernement canadien a établi une norme d'émissions des gaz d'échappement applicable aux modèles 2011 et s'est engagé à la mettre à jour tous les ans. Le ministre de l'Environnement a aussi indiqué que la meilleure avenue pour l'avenir serait l'adoption d'une norme nord-américaine, condition que remplit la récente proposition américaine.

En vertu de cette proposition, quatre années sont retranchées à l'échéancier imposé pour atteindre une plus grande efficacité énergétique (de 2020, comme l'exigeait l'administration Bush, à 2016). Ce resserrement de l'échéancier exerce encore plus de pression sur le secteur automobile pour qu'il réduise le poids des véhicules et investisse dans les technologies propres. Un développement semblable était survenu à la fin des années 1970 lorsque la flambée du prix du pétrole avait poussé le gouvernement américain à adopter les normes sur l'économie moyenne d'énergie (CAFE), lesquelles avaient conduit à un allègement historique des véhicules. En effet, de 1976 jusqu'au milieu des années 1980, le poids d'un véhicule typique construit en Amérique du Nord avait été réduit de près de 1 000 livres (450 kg), grâce surtout à une utilisation moindre de l'acier, ce qui avait permis d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules de quelque 70 %.

La tendance a ensuite été renversée lorsque les prix du pétrole ont chuté à 14 \$ US le baril, en 1986, ce qui a incité les consommateurs à préférer des VUS plus gros et plus puissants au mépris de l'efficacité énergétique. Au cours des deux décennies qui ont suivi, le poids des

véhicules a augmenté de près de 900 livres (plus de 400 kg), pour dépasser l'an dernier le sommet atteint durant le milieu des années 1970.

Les fabricants devront de nouveau se soucier des quantités d'acier qu'ils utilisent, s'ils veulent réduire de plus de 10 % le poids moyen des véhicules d'ici à 2015. Leurs efforts risquent toutefois d'être coûteux. Les métaux légers comme l'aluminium et le magnésium coûtent plus cher. De plus, pour satisfaire aux exigences, les fabricants devront investir dans de nouvelles technologies : moteurs à injection directe, moteurs plus petits et dotés de turbocompresseurs, moteurs diesel plus propres, transmissions améliorées, technologie démarrage/arrêt, pneus ultraperformants, véhicules plus légers, hybrides, hybrides rechargeables, véhicules tout électriques, etc. L'an dernier, le département américain des transports avait estimé qu'il en coûterait au secteur 46,7 milliards de dollars US pour atteindre un rendement énergétique de 31,6 m/g d'ici à 2015.

Le gouvernement américain accordera jusqu'à 50 milliards de dollars aux fabricants pour financer les nouvelles technologies et faciliter ces investissements dans une période où le secteur est à court d'argent. Toutefois, le problème du coût pour les consommateurs se posera. Selon l'administration Obama, l'amélioration de l'efficacité énergétique pourrait ne coûter que 1 300 \$ par véhicule, et les consommateurs pourraient récupérer une grande partie de cette somme en dépensant moins pour le carburant. Le secteur automobile quant à lui estime que des normes d'émissions plus strictes pourraient ajouter entre 5 000 \$ et 12 000 \$ au prix de vente au détail.

Les nouvelles normes d'efficacité énergétique présentent une occasion de taille pour le secteur canadien des pièces automobiles, car les moteurs et les transmissions constituent plus du tiers de leurs livraisons. Cependant, pour se maintenir à l'avant-garde des nouvelles technologies, le secteur devra donner un bon coup de fouet à ses activités de R-D, sans doute avec le soutien de programmes parrainés par le gouvernement, comme le programme d'encouragements fiscaux Recherche scientifique et développement expérimental. Le secteur canadien des pièces automobiles investit environ 300 \$ chaque année en moyenne pour chaque véhicule assemblé au Canada, soit moins de la moitié des investissements effectués par les fournisseurs américains (voir le tableau au bas de la page 1).

Perspectives de ventes internationales d'automobiles

	Le sommet					
	1990-1999	2000	2001-2006	2007	2008	2009p
	(Millions d'unités)					
TOTAL	39.20	46.64	48.63	54.92	52.17	46.97
Amérique du Nord*	16.36	19.77	19.45	18.83	15.85	12.80
Canada	1.27	1.55	1.60	1.65	1.64	1.38
États-Unis	14.55	17.35	16.81	16.09	13.19	10.50
Mexique	0.54	0.87	1.04	1.09	1.02	0.92
Europe de l'Ouest	13.11	14.75	14.54	14.75	13.54	12.46
Allemagne	3.57	3.38	3.32	3.15	3.09	3.37
Europe orientale	1.18	2.38	2.36	3.58	4.01	3.41
Russie	0.78	1.03	1.25	2.31	2.73	2.18
Asie	6.91	7.85	10.23	14.42	15.07	14.75
Chine	0.33	0.61	2.26	5.15	5.04	5.54
Inde	0.31	0.60	0.75	1.18	1.20	1.26
Amérique du Sud	1.64	1.89	2.05	3.34	3.70	3.55
Brésil	0.94	1.17	1.30	1.98	2.19	2.24

*Comprend les camions légers.