

# Marché mondial de l'automobile



Carlos Gomes 416-866-4735  
carlos\_gomes@scotiacapital.com

## L'industrie automobile et l'économie en général

### – L'impressionnant recul des ventes provoquera de graves compressions et un ralentissement de l'économie en 2009

Les ventes de véhicules dans le monde continuent de décliner à un rythme accéléré, lequel est particulièrement prononcé dans les marchés établis des États-Unis, de l'Europe occidentale et du Japon. Les achats s'essoufflent également dans les marchés émergents qui avaient, jusqu'à maintenant, atténué le recul des volumes mondiaux. Ce ralentissement témoigne de la récession économique qui prend de l'ampleur et de la dégringolade des marchés boursiers, dont la valeur a subi une saignée de près de 30 billions de dollars US au cours de la dernière année, ce qui sape la richesse et la confiance des ménages.

C'est aux États-Unis que le déclin est le plus abrupt, les achats de véhicules ayant chuté de 32 % sur douze mois en octobre pour se chiffrer à 10,6 millions d'unités, leur plus bas niveau en 25 ans, alors que la moyenne des ventes s'établissait à 14,1 millions d'unités au cours des neuf mois précédents. (Selon des données préliminaires, les ventes n'auraient pas fait mieux en novembre.) La baisse est d'autant plus marquée du fait que la confiance des consommateurs américains se situe à un creux record et que le marché de l'emploi se détériore rapidement, une situation qui risque d'empirer encore dans les prochains mois. Face au fléchissement marqué de la demande, les constructeurs de véhicules automobiles sabrent la production et ont devancé leurs soldes de fin d'année.

Aux États-Unis, les prix des voitures d'occasion, un indicateur avancé de la demande de véhicules neufs, se sont écroulés en octobre (une baisse record de 6 % sur un mois), ce qui donne à croire que l'affaissement actuel de la demande se poursuivra durant la plus grande partie de 2009. Nous avons ramené à 12,5 millions d'unités nos prévisions de ventes de véhicules aux États-Unis en 2009, soit un million d'unités de moins que selon nos précédentes estimations, et beaucoup moins que la moyenne de près de 17,0 millions d'unités enregistrée depuis le début de la décennie.

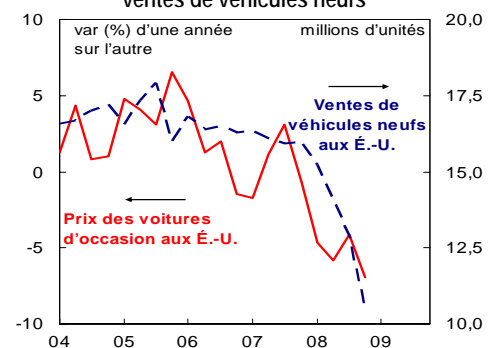
Contrairement au ralentissement observé ailleurs dans le monde, les ventes de véhicules ont continué de progresser au Canada en octobre, en hausse de 2 % sur douze mois. Le total des achats en données annualisées s'est établi à 1,64 million d'unités le mois dernier, seulement un peu moins que la moyenne de 1,7 million d'unités enregistrée jusqu'en septembre. En effet, Mercedes-Benz et BMW ont battu des records de ventes pour le mois d'octobre. Les deux constructeurs ont enregistré des gains dans les deux chiffres relativement à leurs principaux modèles de luxe, mais la croissance la plus marquée s'est manifestée du côté des petites voitures : la Smart et la Mini. En fait, l'augmentation des ventes globales le mois dernier est attribuable dans sa totalité aux voitures légères. Selon les estimations préliminaires, les achats devraient quelque peu diminuer au Canada en novembre.

Les prix des voitures d'occasion se maintiennent davantage au Canada et ont en fait légèrement progressé au cours des derniers mois, car la baisse du dollar canadien est venue réduire le nombre de véhicules importés des États-Unis. Les importations ont plongé de 35 % sur douze mois en octobre lorsque le dollar canadien est tombé sous la barre des 0,90 \$ US, ce qui a en partie annulé la flambée de 84 % survenue au cours des neuf mois précédents. Néanmoins, nous prévoyons que la détérioration marquée de la conjoncture économique et des marchés boursiers à l'échelle mondiale plombera de plus en plus les perspectives canadiennes. Par conséquent, nous revoyons à la baisse nos prévisions concernant les ventes de véhicules neufs au Canada en 2009, pour les faire passer à 1,5 million d'unités, comparativement à 1,67 million d'unités cette année et à 1,6 million en moyenne depuis le début de la décennie.

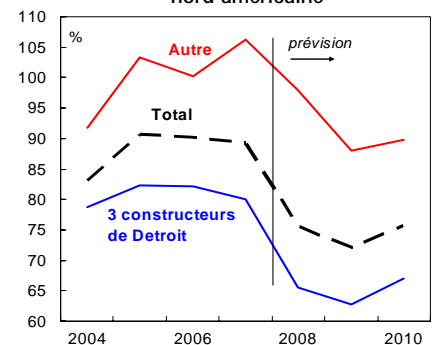
#### L'INDUSTRIE AUTOMOBILE : UN VASTE RÉSEAU

Le secteur de l'automobile constitue la principale industrie manufacturière des États-Unis et du Canada, et sa stabilité et sa pérennité jouent un rôle crucial dans la santé économique des deux pays. Le secteur de l'automobile représente 13,5 % de l'ensemble des industries manufacturières canadiennes et plus de 7 % du volume de production des usines aux États-Unis. Cependant, dans des régions comme

Les prix des voitures d'occasion aux États-Unis préfigurent les ventes de véhicules neufs



Utilisation de la capacité nord-américaine



#### Études économiques Scotia

Scotia Plaza, 40, rue King Ouest, 63<sup>e</sup> 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 Capital. Bien que les données présentées ici proviennent de sources présumées fiables, la Banque Scotia ou Scotia Capital Inc. ainsi que leurs employés dérogent toute responsabilité quant à l'exactitude des renseignements, des analyses et des prévisions qui y sont exposés.



l'Ontario et le Michigan, l'industrie automobile est encore plus déterminante. Elle domine l'économie ontarienne, comptant pour 26 % de la production manufacturière et 5 % de l'activité économique de la province.

Au Canada et aux États-Unis, les constructeurs automobiles emploient directement quelque 240 000 ouvriers dans des usines de montage et achètent chaque année pour plus de 220 milliards de dollars US en pièces auprès de fournisseurs nord-américains – ces derniers constituent l'épine dorsale du secteur des véhicules motorisés, puisqu'ils emploient près de 800 000 personnes. Outre les emplois directs dans les usines de montage et auprès des fournisseurs de pièces, on estime que chaque emploi dans le secteur automobile est à l'origine d'au moins un emploi et demi ailleurs dans l'économie, ce qui signifie que la construction de véhicules soutient, directement ou non, environ 3 millions d'emplois au Canada et aux États-Unis.

Production automobile mise à part, au Canada et aux États-Unis, près de deux millions de personnes travaillent dans les circuits de vente en gros et au détail. Il y a au Canada plus de 3 400 concessions d'automobiles, et celles des trois constructeurs de Detroit comptent pour près de la moitié de ce nombre. En Ontario seulement, plus de 1 200 concessionnaires vendent des modèles nord-américains et importés.

Une très grande quantité d'intrants diversifiés, comme l'acier, les matières plastiques, les métaux et les composants électroniques, entrent dans la fabrication des véhicules et des pièces d'automobiles. En moyenne, un véhicule produit en Amérique du Nord pèse plus de 1 800 kilos et renferme environ 1 200 kilos d'acier. Nous estimons que les 15,4 millions de véhicules produits au Canada, aux États-Unis et au Mexique l'an dernier ont nécessité 15,3 millions de tonnes d'acier, soit environ 15 % de la demande totale sur le marché final nord-américain.

Les matières plastiques (dont la peinture) constituent d'autres intrants clés de l'industrie des véhicules automobiles, et chaque véhicule neuf contient près de 250 kilos de matières plastiques, soit 13 % du poids total du véhicule. Il y a dix ans, le poids de ces matières ne dépassait pas 180 kilos par véhicule. Les matières plastiques – et tout particulièrement les polymères industriels – sont aujourd'hui la composante des véhicules automobiles qui

connaît la plus forte croissance : depuis dix ans, la demande a augmenté de plus de 40 % par véhicule. L'attention grandissante accordée à l'amélioration de l'efficacité énergétique et de la sécurité continuera de favoriser les matières plastiques, car les constructeurs chercheront à réduire le poids des véhicules et à introduire de nouvelles technologies servant à protéger les conducteurs et les piétons. Les produits chimiques (y compris les substances pharmaceutiques) et les matières plastiques comptent parmi les plus grands segments du secteur manufacturier en Amérique du Nord : ils représentent plus ou moins 10 % de l'activité industrielle au Canada comme aux États-Unis.

En outre, chaque véhicule construit en Amérique du Nord contient quelque 140 kilos d'aluminium, ce qui amène l'ensemble du secteur à utiliser plus de deux millions de tonnes d'aluminium, soit plus de 30 % de la demande d'aluminium dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En fait, on mesure en moyenne 205 kilos de métaux de base (aluminium, cuivre et zinc) dans une voiture de tourisme typique.

Le secteur de l'automobile constitue également une source vitale d'investissements et d'innovations. Par exemple, l'industrie a investi plus de 35 milliards de dollars \$ au Canada au cours des dix dernières années, ce qui représente plus de 17 % de l'investissement manufacturier total. En fait, depuis 2003, les sommes investies par le secteur de l'automobile dans le matériel et l'outillage ont avoisiné en moyenne 1 100 \$ par véhicule assemblé en Ontario, en hausse par rapport à moins de 800 \$ au cours des six années précédentes. L'investissement culminera à près de 1 300 \$ par unité en 2008, car plusieurs constructeurs de véhicules automobiles modernisent leurs installations pour y installer des chaînes de montage flexibles.

Malgré ces investissements importants, la baisse marquée de la demande de véhicules au cours des derniers mois viendra réduire les taux d'utilisation des capacités des usines de montage en Amérique du Nord, les faisant passer à environ 76 % en 2008, un des plus bas niveaux jamais enregistrés. Compte tenu des conditions difficiles avec lesquelles les fabricants automobiles doivent composer, les taux d'utilisation des capacités des trois constructeurs de Detroit demeureront probablement sous la barre des 70 % jusqu'à la fin de la décennie, ce qui est bien en deçà du taux de 80 % qu'ils enregistreraient lorsqu'ils ont commencé à fermer des usines au début des années 2000.

### Perspectives de ventes internationales d'automobiles

	Le sommet					
	1990-1999	2000	2001-2006	2007	2008p	2009p
	<i>(Millions d'unités)</i>					
<b>TOTAL</b>	<b>39,20</b>	<b>46,64</b>	<b>48,63</b>	<b>54,92</b>	<b>52,94</b>	<b>51,77</b>
<b>Amérique du Nord*</b>	<b>16,36</b>	<b>19,77</b>	<b>19,45</b>	<b>18,83</b>	<b>16,01</b>	<b>14,98</b>
Canada	1,27	1,55	1,60	1,65	1,67	1,50
États-Unis	14,55	17,35	16,81	16,09	13,30	12,50
Mexique	0,54	0,87	1,04	1,09	1,04	0,98
<b>Europe de l'Ouest</b>	<b>13,11</b>	<b>14,75</b>	<b>14,54</b>	<b>14,75</b>	<b>13,87</b>	<b>13,17</b>
Allemagne	3,57	3,38	3,32	3,15	3,15	3,09
<b>Europe orientale</b>	<b>1,18</b>	<b>2,38</b>	<b>2,36</b>	<b>3,58</b>	<b>4,12</b>	<b>4,25</b>
Russie	0,78	1,03	1,25	2,31	2,89	3,12
<b>Asie</b>	<b>6,91</b>	<b>7,85</b>	<b>10,23</b>	<b>14,42</b>	<b>15,07</b>	<b>15,38</b>
Chine	0,33	0,61	2,26	5,15	5,66	6,06
Inde	0,31	0,60	0,75	1,18	1,27	1,32
<b>Amérique du Sud</b>	<b>1,64</b>	<b>1,89</b>	<b>2,05</b>	<b>3,34</b>	<b>3,87</b>	<b>3,99</b>
Brésil	0,94	1,17	1,30	1,98	2,33	2,45

\*Comprend les camions légers.