

Marché mondial de l'automobile

Carlos Gomes 416-866-4735
carlos.gomes@scotiabank.com

Des ventes d'automobiles record en 2012 à l'échelle mondiale – Stimulées par le Japon, les marchés émergents et les États-Unis

La reprise cyclique des ventes d'automobiles à l'échelle mondiale amorcée au milieu de 2009 reste intacte, bien que les gains se soient modérés, passant de 12 % en 2010 à 5 % cette année. Nous prévoyons encore une progression de 4 % en 2012, bien qu'un ralentissement soit possible si la crise de la dette dans la zone euro ne se stabilise pas.

Cette progression sera stimulée par un redressement du marasme provoqué par le tsunami au Japon cette année et les gains constants observés dans les marchés émergents. Aux États-Unis, les achats devraient également grimper à 13,5 millions d'unités, le niveau le plus élevé enregistré depuis 2007, alors que les ménages et les entreprises remplaceront leurs véhicules vieillissants. L'Europe occidentale demeurera le maillon faible, une baisse des volumes étant occasionnée par le déclin des ventes dans les pays méditerranéens accablés par la dette. Il existe également un risque que cette faiblesse contamine les principaux pays d'Europe du Nord si la crise de la dette n'est pas contenue.

À l'échelle mondiale, une forte croissance de l'emploi et un recul des taux d'intérêt dans les marchés émergents continueront de soutenir les volumes des ventes. Cela représente un changement radical par rapport à l'an dernier, alors que la plupart des banques centrales des pays en développement haussaient les taux pour contenir l'inflation. L'inflation s'étant maintenant refroidie, les banques centrales peuvent commencer à abaisser les taux. Par exemple, l'inflation chinoise a chuté à 4,2 % en novembre, contre un sommet triennal de 6,5 % en juillet.

L'orientation des taux d'intérêt et le rythme de l'expansion monétaire influencent fortement les ventes d'automobiles à l'échelle mondiale. Les taux d'intérêt mondiaux à court terme ont plafonné en juillet et continueront de baisser en 2012. Par ailleurs, l'augmentation de la masse monétaire s'est accélérée récemment dans le monde, atteignant les deux chiffres dans les marchés émergents. Les tendances de la masse monétaire précèdent d'environ six mois celles des ventes mondiales d'automobiles. L'intervalle est souvent plus court dans les marchés émergents et tourne autour de trois mois en Chine. De plus, la croissance économique restera beaucoup plus rapide dans les pays émergents que dans les pays avancés, autre facteur soutenant des ventes d'automobiles vigoureuses.

Après une chute de près de 20 % cette année et un effondrement à leur niveau le plus bas depuis 1987, les ventes d'automobiles au Japon devraient afficher une hausse supérieure à 10 % en 2012. Cependant, malgré cette amélioration, le secteur de l'automobile illustre le changement majeur qui s'inscrit dans les habitudes de consommation à l'échelle mondiale. **En 2012, les ventes d'automobiles dans les pays émergents dépasseront celles des pays développés pour la première fois.** Nous prévoyons que les ventes d'automobiles dans les pays en développement croîtront de 7 % en 2012, grimant à 31 millions d'unités, et dépasseront les ventes dans les marchés matures de l'Europe occidentale, de l'Amérique du Nord et du Japon. Il y a dix ans, les pays en développement comptaient pour moins de 20 % des ventes d'automobiles mondiales.

On redoute de plus en plus un ralentissement de l'activité économique en Chine l'an prochain, sous l'effet de la diminution des exportations vers l'Europe occidentale et des initiatives de resserrement du crédit de l'an dernier. Cependant, l'économie chinoise s'est beaucoup transformée ces dernières années, et les exportations ne représentent plus que le quart de l'activité, contre 36 % en 2006. L'Europe occidentale demeure la principale destination des exportations chinoises, mais elle ne compte que pour environ 4 % de l'activité économique du pays. Par contraste, les investissements et la consommation constituent plus de 80 % du PIB chinois et affichent encore une progression à deux chiffres. Les ventes d'automobiles profiteront notamment de la croissance à deux chiffres du revenu disponible urbain, notamment dans les villes de catégorie 2 des zones côtières et centrales. De fait, la croissance du revenu urbain s'est accélérée à 15 % a/a au troisième trimestre, contre une moyenne de 12 % sur la dernière décennie. Elle a été la plus forte dans les provinces de Anhui, Fujian et Hainan, qui ont dépassé Beijing et Shanghai.



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@scotiabank.com

Le présent document a été préparé par Études économiques Scotia, comme ressource pour les clients de la Banque Scotia et de Scotia Capitaux. Les opinions, les estimations et les projections contenues dans le présent document sont les nôtres à la date de ce dernier et sont sujettes à changement sans préavis. Les renseignements et les opinions présents dans ce document sont tirés de sources considérées comme fiables, mais aucune garantie n'est donnée concernant leur exactitude et leur exhaustivité. Ni le Groupe Banque Scotia ni ses sociétés affiliées n'acceptent de responsabilité en cas de pertes résultant de l'utilisation du présent document ou de son contenu.



Marché mondial de l'automobile

En Chine, la palme des ventes revient aux voitures de luxe; les achats de Mercedes-Benz, BMW et Audi ont augmenté de 34 % en un an et les volumes ont dépassé ceux du marché américain. Selon McKinsey, on s'attend à ce que la Chine compte plus de quatre millions de ménages fortunés — ayant un revenu annuel supérieur à 250 000 Rmb en 2015. Ceci place la Chine au quatrième rang mondial derrière les États-Unis, le Japon et le Royaume-Uni. Les ménages fortunés représentent encore moins de 1 % de la population urbaine chinoise, mais leur nombre progresse de 16 % par année.

L'Inde s'est classée au deuxième rang en ce qui concerne le rendement du marché de l'automobile au cours de la dernière décennie, les ventes y ayant grimpé de 11 % par année et atteignant un nombre record de 1,97 million d'unités cette année. Malgré cette forte croissance, la pénétration des véhicules demeure parmi les plus basses dans le monde à seulement 17 véhicules par 1 000 habitants. L'Inde jouit d'un avantage démographique particulier : sa population est l'une des plus jeunes au monde, la moitié de ses 1,2 milliard d'habitants ayant moins de 25 ans. Par ailleurs, les Nations Unies estiment que le **nombre de personnes en âge de travailler — le groupe des 15 à 64 ans — augmentera de 131 millions d'ici 10 ans, soit 27 % de la progression mondiale de la population en âge de travailler et plus de 10 fois l'augmentation prévue en Chine.** L'an dernier, les achats d'automobiles ont été freinés par une hausse de près de 4 % des taux de financement, qui a nettement accru le coût des véhicules neufs et incité bien des gens à reporter leurs achats. La croissance des prêts automobiles a donc baissé de moitié l'an dernier.

Au Brésil, les ventes d'automobiles ont également été freinées en 2011 par une hausse des taux d'intérêt (environ 70 % des acheteurs de voiture ont besoin d'un financement). Toutefois, les taux d'intérêt ont chuté de 2,5 points de pourcentage par rapport à leur sommet d'août, et la demande dans le pays reprend, soutenue par un faible taux de chômage. Nous prévoyons que les ventes d'automobiles au Brésil augmenteront de 4 % au cours de la prochaine année, grimant à un nombre record de 2,8 millions d'unités. De plus, le gouvernement a

allégé la fiscalité pour favoriser la croissance économique et améliorer la compétitivité. Par ailleurs, le Brésil profitera d'importants investissements étrangers directs. Les fabricants d'automobiles, à commencer par Fiat et Volkswagen, prévoient d'investir plus de 19 milliards de dollars US au Brésil d'ici 2015.

REBOND PRÉVU DE LA DEMANDE DE REMPLACEMENT EN AMÉRIQUE DU NORD

Une hausse de la demande jusque-là refoulée, un renforcement du marché de l'emploi et une amélioration de la disponibilité du crédit feront grimper à 13,5 millions d'unités les ventes de véhicules de tourisme aux États-Unis, alors qu'elles étaient de 12,7 millions cette année, ce qui sera la meilleure année observée depuis 2007. Le taux de mise à la casse de véhicules a chuté à seulement 4 % du parc automobile aux États-Unis, ce qui représente près de deux points de pourcentage sous la moyenne des deux dernières décennies. Par conséquent, l'âge moyen des véhicules circulant aux États-Unis est près de 11 ans et nombreux sont ceux qui devraient se retrouver à la casse.

Au Canada, les ventes grimperont à 1,61 million d'unités en 2012, ce qui représente une hausse par rapport à 1,59 million d'unités vendues cette année et le meilleur rendement depuis 2008. Les provinces riches en ressources des Prairies prendront la tête, alors que toutes les régions devraient afficher des gains modestes dans l'année à venir.

L'Europe occidentale sera le maillon faible du marché de l'automobile en 2012, les achats reculant de 5 % à 12,2 millions d'unités — le plus bas niveau en plus de 20 ans. Les volumes resteront vraisemblablement stables en Allemagne, progressant très légèrement à 3,2 millions d'unités, ce qui se rapproche de la moyenne de 3,3 millions de la dernière décennie. Par contre, à l'extérieur de l'Allemagne, les achats tomberont vraisemblablement à moins de 9 millions d'unités pour la première fois depuis 1995, plombés par la faible activité économique et les nouvelles mesures d'austérité récemment introduites en Europe méridionale.

Perspectives de ventes internationales d'automobiles

	<u>1990-1999</u>	<u>2000-08</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011e</u>	<u>2011p</u>
	<i>(Millions d'unités)</i>					
TOTAL	39.20	49.55	50.42	56.80	59.30	61.86
Amérique du Nord*	16.36	19.01	12.61	13.96	15.21	16.10
Canada	1.27	1.60	1.46	1.56	1.59	1.61
États-Unis	14.55	16.39	10.40	11.55	12.70	13.50
Mexique	0.54	1.02	0.75	0.85	0.92	0.99
Europe de l'Ouest	13.11	14.48	13.62	12.96	12.83	12.19
Allemagne	3.57	3.28	3.81	2.92	3.15	3.21
Europe orientale	1.18	2.73	2.58	3.14	3.92	4.28
Russie	0.78	1.54	1.47	1.91	2.58	2.89
Asie	6.91	10.97	17.68	22.47	22.79	24.55
Chine	0.43	3.14	7.32	9.41	10.07	10.98
Inde	0.31	0.83	1.43	1.87	1.97	2.10
Amérique du Sud	1.64	2.36	3.93	4.27	4.55	4.74
Brésil	0.94	1.46	2.53	2.69	2.72	2.83

*Comprend les camions légers.

Marché mondial de l'automobile

Prévisions de ventes de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis

	<u>1991-2005</u> Moyenne	<u>2006-2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u> janv-oct**	<u>2012p</u>
<i>(Milliers d'unités, taux annuel)</i>						
CANADA	1,398	1,637	1,461	1,557	1,587	1,605
Automobiles	797	874	749	711	691	700
Production intérieure	583	562	426	394	434	438
Production canadienne de constructeurs étrangers	178	283	265	235	252	255
Importations	214	312	323	317	257	262
Camions légers	601	763	712	846	896	905
<i>(Millions d'unités, taux annuel)</i>						
ÉTATS-UNIS	15.5	15.3	10.4	11.6	12.7	13.5
Automobiles	8.3	7.9	5.5	5.7	6.2	6.5
Camions légers	7.2	7.4	4.9	5.9	6.5	7.0
<i>(Millions d'unités, taux annuel)</i>						
NORD-AMÉRICAINNE PRODUCTION*	15.58	14.74	8.76	12.15	13.16	14.23
CANADA	2.50	2.41	1.49	2.07	2.11	2.27
ÉTATS-UNIS	11.67	10.23	5.71	7.74	8.38	9.10
MEXIQUE	1.41	2.10	1.56	2.34	2.67	2.86

*Comprend la production canadienne de constructeurs étrangers, et les camions légers, intermédiaires et lourds.

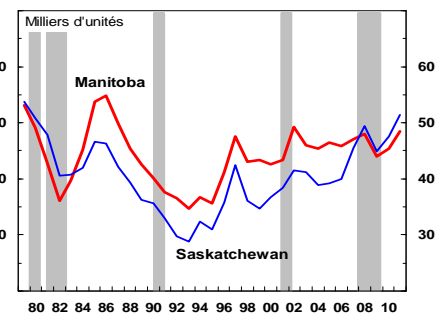
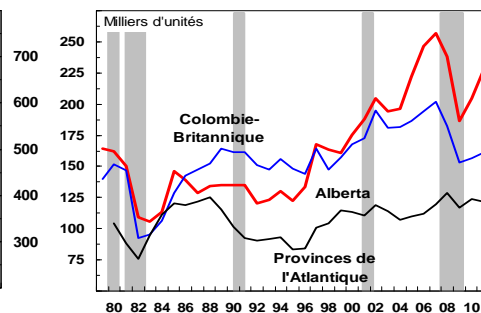
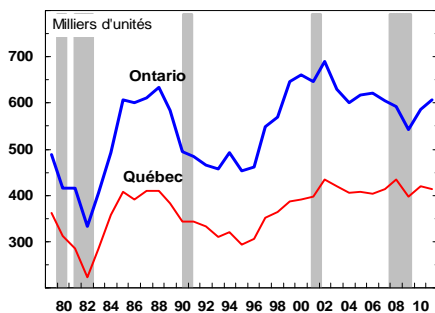
**Production nord-américaine ventes aux États-Unis jusqu'en novembre.

Perspectives de ventes de véhicules selon la province*

(Milliers d'unités, taux annuel)

	<u>1994-2005</u> Moyenne	<u>2006-2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u> janv-oct	<u>2012p</u>
CANADA	1,446	1,637	1,461	1,557	1,587	1,605
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	102	119	115	122	120	123
PROVINCES DU CENTRE	936	1,002	927	990	997	1,006
Québec	366	411	392	414	409	413
Ontario	570	591	535	576	588	593
PROVINCES DE L'OUEST	408	516	419	445	470	476
Manitoba	42	45	43	44	46	46
Saskatchewan	36	43	44	46	49	49
Alberta	166	239	182	200	217	221
Colombie-Britannique	164	189	150	155	158	160

*Comprend les automobiles et les camions légers.



Les zones en gris indiquent une période de récession.

*Comprend les automobiles et les camions légers, intermédiaires et lourds.

Marché mondial de l'automobile

Part du marché des automobiles selon le constructeur — Canada*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2010</u>		<u>2011</u>		<u>2010</u>		<u>2011</u>	
	janv. à nov.		janv. à nov.		nov.		nov.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	659.4	100.0	647.9	100.0	50.3	100.0	51.0	100.0
Trois Grands	158.6	24.1	170.3	26.3	11.7	23.4	10.3	20.3
General Motors	76.8	11.7	73.3	11.3	6.3	12.6	4.5	8.9
Ford	57.2	8.7	66.4	10.3	4.5	9.0	3.9	7.6
Chrysler	24.6	3.7	30.6	4.7	0.9	1.8	1.9	3.8
Constructeurs japonais	304.2	46.1	260.7	40.2	23.6	46.9	24.0	47.0
Honda	78.3	11.9	66.4	10.2	7.5	15.0	8.1	15.9
Toyota	89.2	13.5	78.4	12.1	6.5	13.0	7.7	15.0
Nissan	49.6	7.5	43.6	6.7	3.1	6.2	3.0	5.9
Mazda	61.0	9.3	52.9	8.2	4.4	8.7	3.9	7.7
Mitsubishi	9.4	1.4	6.4	1.0	0.6	1.1	0.4	0.7
Subaru	11.0	1.7	9.4	1.5	1.0	2.0	0.6	1.1
Hyundai	72.7	11.0	84.6	13.1	4.5	8.9	6.0	11.8
Volkswagen	34.8	5.3	41.8	6.5	3.4	6.8	3.4	6.6
Kia	36.5	5.5	38.8	6.0	2.4	4.7	2.9	5.7
BMW	21.8	3.3	19.0	2.9	2.4	4.7	1.9	3.7
Mercedes-Benz	17.5	2.7	18.3	2.8	1.4	2.8	1.6	3.1
Autres	13.3	2.0	14.4	2.2	0.9	1.8	0.9	1.8

* Source : Ventes des concessionnaires selon l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada.

Part du marché des camions selon le constructeur — Canada*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2010</u>		<u>2011</u>		<u>2010</u>		<u>2011</u>	
	janv. à nov.		janv. à nov.		nov.		nov.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	808.5	100.0	851.0	100.0	67.9	100.0	71.9	100.0
Trois Grands	507.4	62.8	527.2	61.9	42.1	62.0	41.9	58.3
General Motors	150.1	18.6	151.3	17.8	13.8	20.3	13.4	18.6
Ford	191.3	23.7	190.2	22.3	13.9	20.4	14.2	19.8
Chrysler	166.0	20.5	185.7	21.8	14.4	21.3	14.3	19.9
Autres constructeurs intérieurs	23.7	2.9	29.7	3.5	2.4	3.5	2.2	3.0
Constructeurs japonais	180.9	22.4	178.4	21.0	14.3	21.1	17.8	24.6
Honda	49.9	6.2	45.7	5.4	3.3	4.9	4.5	6.3
Toyota	73.1	9.0	70.2	8.2	5.6	8.3	6.9	9.6
Nissan	28.3	3.5	34.5	4.1	2.7	3.9	3.4	4.8
Mazda	12.4	1.5	11.4	1.3	0.9	1.3	1.3	1.8
Mitsubishi	8.3	0.9	12.0	1.4	1.2	1.7	1.2	1.7
Subaru	14.5	1.8	15.1	1.8	1.6	2.3	1.4	2.0
Hyundai	39.7	4.9	38.2	4.5	3.3	4.8	2.4	3.4
Kia	14.3	1.8	22.9	2.7	1.6	2.4	1.9	2.7
Autres importations	42.5	5.2	54.6	6.4	4.2	6.2	5.7	8.0
CAMIONS LÉGERS	786.9	97.3	823.5	96.8	65.8	96.9	68.7	95.5

* Source : Ventes des concessionnaires selon l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada.

Marché mondial de l'automobile

Ventes d'automobiles par province

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2010</u> janv. à oct.	<u>2011</u> janv. à oct.	<u>2010</u> oct.	<u>2011</u> oct.
CANADA	613.1	594.7	55.4	52.4
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	51.1	48.0	4.1	3.9
Terre-Neuve	12.4	10.8	1.1	0.9
Nouvelle-Écosse	21.4	20.4	1.6	1.6
Nouveau-Brunswick	14.9	14.4	1.2	1.2
Île-du-Prince-Édouard	2.4	2.4	0.2	0.2
PROVINCES DU CENTRE	429.2	421.7	39.9	37.1
Québec	205.5	195.7	19.1	17.1
Ontario	223.7	226.0	20.8	20.0
PROVINCES DE L'OUEST	132.8	125.0	11.4	11.4
Manitoba	13.7	13.6	1.2	1.3
Saskatchewan	11.0	10.3	1.0	0.9
Alberta	50.1	45.9	4.1	4.3
Colombie-Britannique	58.0	55.2	5.1	4.9

Ventes de camions par province*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2010</u> janv. à oct.	<u>2011</u> janv. à oct.	<u>2010</u> oct.	<u>2011</u> oct.
CANADA	738.4	783.6	70.4	76.7
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	56.7	56.9	4.9	5.6
Terre-Neuve	15.3	15.6	1.4	1.6
Nouvelle-Écosse	20.3	19.0	1.6	1.9
Nouveau-Brunswick	18.6	19.7	1.7	1.9
Île-du-Prince-Édouard	2.5	2.6	0.2	0.2
PROVINCES DU CENTRE	431.6	445.0	41.1	41.6
Québec	157.5	158.9	14.3	14.5
Ontario	274.1	286.1	26.8	27.1
PROVINCES DE L'OUEST	250.1	281.7	24.4	29.5
Manitoba	24.9	27.4	2.3	2.7
Saskatchewan	29.0	32.6	2.8	3.5
Alberta	122.2	141.6	12.0	15.1
Colombie-Britannique	74.0	80.1	7.3	8.2

*Camions légers, intermédiaires et lourds.

Marché mondial de l'automobile

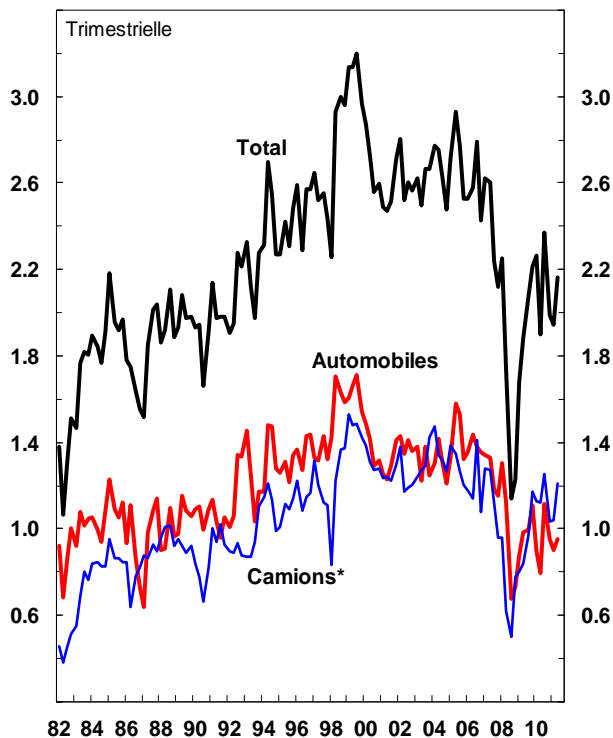
Production canadienne de véhicules automobiles*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
	janv. à nov.	janv. à nov.	nov.	nov.
TOTAL	1,930.6	1,958.5	167.2	204.3
AUTOMOBILES	909.1	912.1	68.3	88.5
Chrysler	160.5	178.8	0.0	21.3
Ford	89.1	76.4	7.5	0.0
GM	252.2	294.6	22.5	26.7
Honda	198.0	158.9	18.1	18.0
Toyota	209.3	203.4	20.2	22.5
CAMIONS**	1,021.5	1,046.4	98.9	115.8
CAMI (GM/Suzuki)	0.0	0.0	0.0	0.0
Chrysler	290.7	274.0	18.2	27.9
Ford	209.5	225.1	19.3	24.8
GM	235.1	317.7	32.4	34.5
Honda	65.3	48.8	5.2	3.8
Toyota	215.7	172.2	23.2	23.9
Autres	5.2	8.6	0.6	0.9

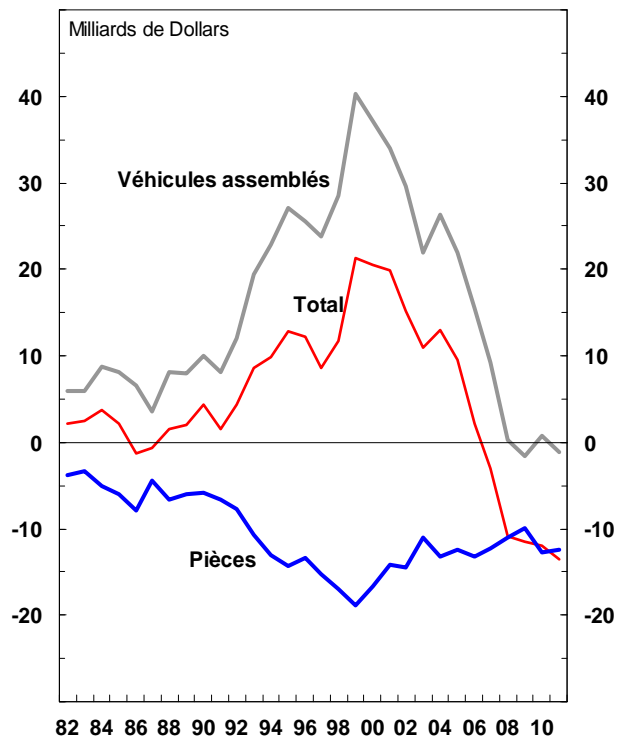
*Données de production d'après Ward's Automotive Reports. **Camions légers, intermédiaires et lourds.

Production canadiennes de véhicules automobiles



Millions d'unités, taux annuels désaisonnalisés.
* Camions légers, intermédiaires et lourds.

Balances Canada — monde du commerce des véhicules automobiles

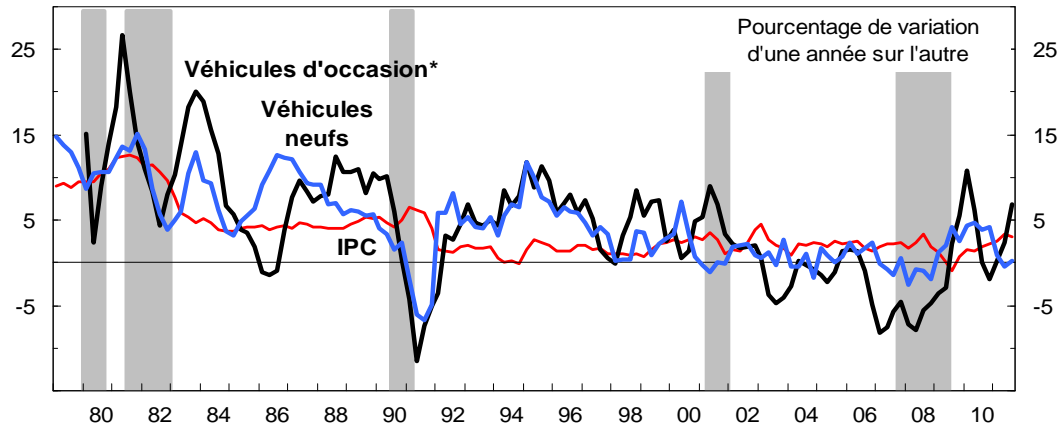


Les données pour 2011 sont celles de janvier-octobre exprimées en taux annuel.

Marché mondial de l'automobile

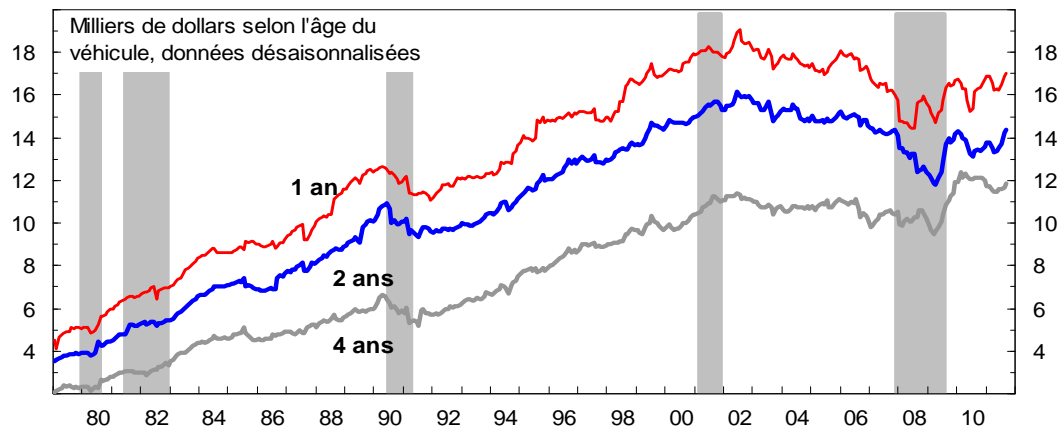
Prix des voitures neuves et d'occasion

Indicateurs Scotia des prix des automobiles — Canada



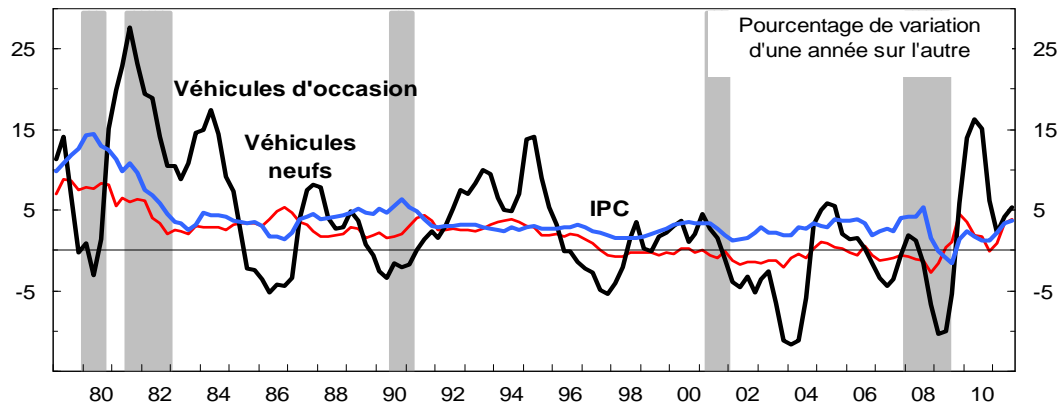
* Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.

Indicateurs Scotia des prix des véhicules d'occasion



Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.

Indicateurs des prix des automobiles — Etats-Unis



Indice des prix à la consommation pur les voitures neuves et d'occasion.
Les zones en grisé indiquent une période de récession.

Marché mondial de l'automobile

Rendement financier des entreprises canadiennes

Concessionnaires et ateliers de réparations

		Revenu avant impôt (\$ millions)	Marge bénéficiaire avant impôt (%)	Taux de roulement de l'inventaire	Ratio de couverture de l'intérêt	Ratio dette capitaux propres	Rendement de l'avoire des actionnaires (%)
Annuel	1998	217	0.76	6.33	2.07	2.25	3.91
	1999	487	0.82	6.83	2.31	2.41	9.58
	2000	400	0.75	6.79	2.10	2.02	6.46
	2001	521	0.75	7.06	2.13	1.98	8.37
	2002	773	1.02	7.48	3.09	2.04	11.28
	2003	594	0.91	5.30	2.65	2.91	10.14
	2004	571	0.69	4.98	2.25	3.17	10.49
	2005	799	0.93	5.35	2.55	2.74	12.90
	2006	942	1.20	5.16	2.64	2.75	14.37
	2007	1089	1.41	5.05	3.36	2.56	15.13
	2008	1142	1.43	5.04	3.51	2.44	14.66
2009	1449	1.89	5.35	4.93	1.79	17.49	
2010	2001	2.52	5.27	5.99	1.62	20.63	
Trimestriel, taux annuels	2010T3	2316	2.81	5.48	7.07	1.55	22.95
	2010T4	2052	2.60	5.43	5.27	1.45	19.70
	2011T1	1712	2.28	4.79	5.38	1.57	16.67
	2011T2	2200	2.66	5.24	6.03	1.52	20.61
	2011T3	2176	2.44	5.23	4.47	1.49	19.89
Moyenne (1989-2010)		648	1.12	6.27	2.72	2.38	10.60
Plancher (1989-2010)		-68	0.10	4.59	1.10	3.57	-1.20

Définition des ratios :

Marge bénéficiaire avant impôt : revenu avant impôt/ventes

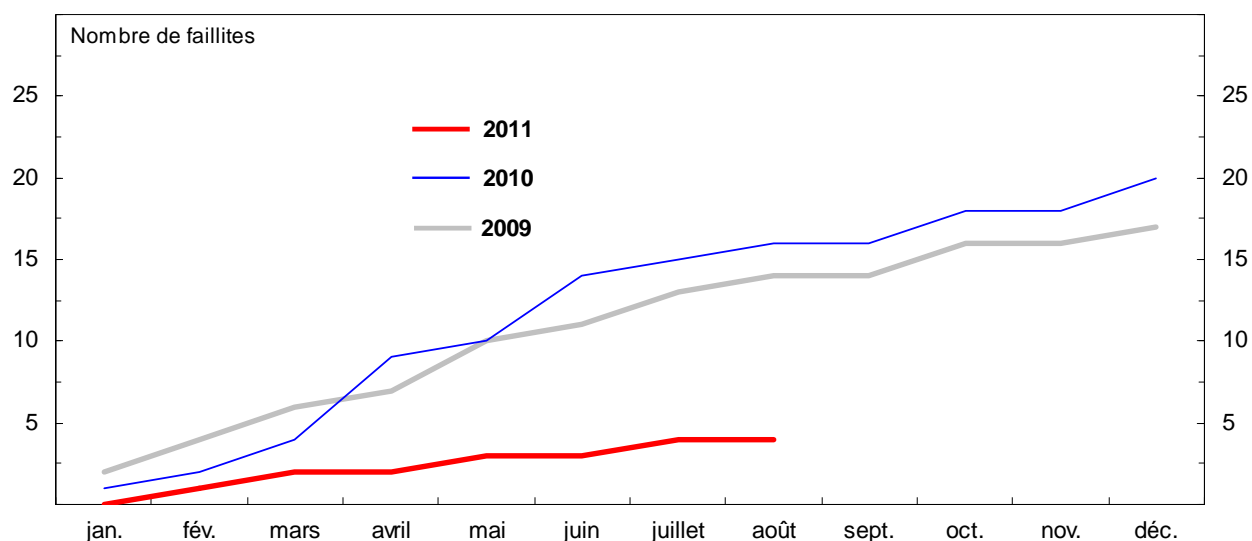
Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

Ratio de couverture de l'intérêt : (revenu avant impôt + paiements d'intérêt)/(paiements d'intérêt)

Ratio dette - capitaux propres : (dette à court et à long terme)/total des capitaux propres

Rendement de l'avoire des actionnaires : revenu après impôt/total des capitaux propres

Faillites des concessionnaires automobiles de détail



Nouveaux concessionnaires seulement; total cumulatif pour l'année.