

19 avril 2013

LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE REDÉMARRE AU CANADA, MAIS MANQUERA-T-ELLE BIENTÔT DE CARBURANT?

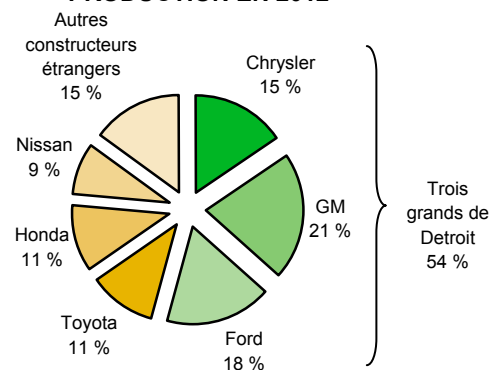
Faits saillants

- La reprise des ventes d'automobiles aux États-Unis s'est traduite par un accroissement de la production de véhicules à l'échelle de l'Amérique du Nord, celle-ci ayant atteint en 2012 son plus haut niveau en sept ans. Les perspectives des ventes demeurent plutôt bonnes, ce qui augure bien pour la production nord-américaine.
- Bien que la production automobile au Canada ait presque renoué avec ses niveaux d'avant la récession, elle risque bientôt de manquer de carburant. Une grande partie des nouveaux investissements est canalisée vers le Mexique et, dans une moindre mesure, vers les États-Unis, ce qui laisse entrevoir que la part du Canada dans la production nord-américaine est susceptible de diminuer. Il en va de même pour le secteur des pièces automobiles.
- En dépit de certains progrès réalisés grâce à de nouvelles conventions collectives et à l'appui du gouvernement, la compétitivité demeure un défi de taille que devront relever les constructeurs d'automobiles au Canada.
- Comme la production mondiale d'automobiles est appelée à s'accroître, les fabricants de pièces automobiles semblent présenter un plus grand potentiel de croissance. En effet, des occasions de croissance se manifesteront dans certaines branches du secteur des pièces automobiles.

La forte remontée des ventes d'automobiles aux États-Unis, conjuguée à la croissance sur les marchés canadien et mexicain, a donné lieu l'an dernier à un accroissement de 18 % de la production automobile en Amérique du Nord, ces trois pays ayant enregistré une croissance à deux chiffres. Le nombre total de véhicules produits à l'échelle du continent s'est chiffré à près de 15,4 millions d'unités, soit le niveau de production le plus élevé depuis 2005.

Dans une moindre mesure, des taux de change défavorables partout dans le monde, surtout au Japon, ont également contribué à stimuler la production nord-américaine. En effet, les constructeurs d'automobiles délocalisent une plus grande part de leur production ici en vue d'adopter un modèle de fabrication dans le marché cible. En fait, bien que la part de marché des ventes des trois grands de Detroit ait baissé l'année dernière, le ratio production-ventes sur l'ensemble du continent s'est établi à 90 %, un sommet depuis 1997 et une hausse par rapport au ratio de 80 % qui avait été généralement enregistré pendant les années précédant la récession. Par conséquent, les constructeurs d'automobiles étrangers représentent actuellement environ 45 % du secteur de

PART NORD-AMÉRICAINE DE LA PRODUCTION EN 2012



Sources : Ward's Automotive, Services économiques TD

VENTES ET PRODUCTION DE VÉHICULES AUTOMOBILES								
	Variation (en %)				Nombre d'unités (en milliers)			
	2011	2012	2013P	2014P	2011	2012	2013P	2014P
VENTES DE VÉHICULES LÉGERS								
AMÉRIQUE DU NORD	8.9	12.2	5.1	4.4	15,176	17,026	17,895	18,685
Canada	1.8	5.7	1.1	-0.6	1,585	1,676	1,695	1,685
États-Unis	10.2	13.1	5.6	4.9	12,734	14,400	15,200	15,950
Mexique	4.5	10.9	5.3	5.0	857	950	1,000	1,050
PRODUCTION DE VÉHICULES LÉGERS								
AMÉRIQUE DU NORD	9.8	17.5	3.7	2.9	13,083	15,377	15,950	16,420
Canada	3.0	15.5	-4.2	-2.1	2,125	2,454	2,350	2,300
États-Unis	10.8	19.6	4.4	2.9	8,415	10,061	10,500	10,800
Mexique	13.0	12.5	8.3	7.1	2,543	2,862	3,100	3,320

Prévisions des Services économiques TD en date d'avril 2013
Sources : Rapports de DesRosiers Automotive Consultants Inc., WardsAuto, Services économiques TD

l'assemblage automobile en Amérique du Nord.

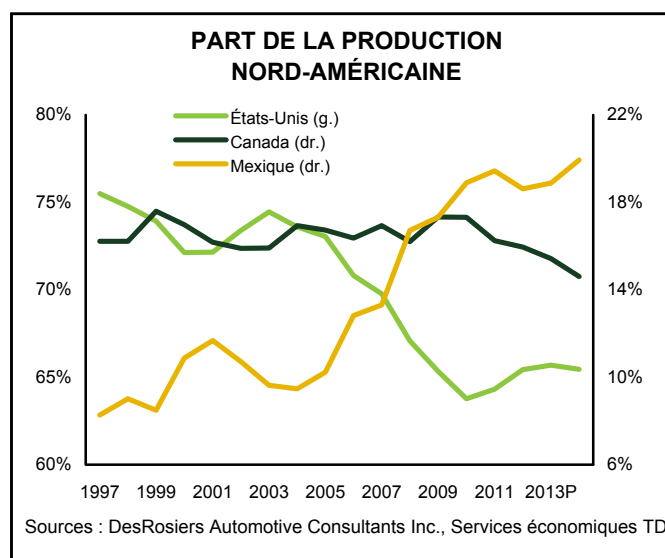
Mais ce n'est pas tout. Compte tenu des perspectives plutôt favorables au chapitre des ventes d'automobiles aux États-Unis pour les années à venir, celles-ci devant effectivement atteindre 16 millions d'unités d'ici la fin de l'année prochaine, le secteur de la construction automobile en Amérique du Nord devrait continuer de croître, mais, à l'instar des ventes, à un rythme plus modéré que celui enregistré en 2012. Par contre, cette hausse ne se produira pas de façon égale à l'échelle du continent. Au Mexique et aux États-Unis, la production de véhicules légers devrait afficher de nouveaux gains vigoureux au cours des prochaines années. En revanche, le nombre de véhicules montés au Canada devrait demeurer relativement stable par rapport au chiffre enregistré l'année dernière.

Le Mexique : le grand gagnant

Juste avant et pendant la récession, la capacité nord-américaine a fait l'objet d'une consolidation, notamment par les trois grands de Detroit, mesure qui a entraîné la fermeture de plusieurs usines. Cette démarche visait à mieux harmoniser la production avec la demande afin d'éviter que des incitatifs considérables soient nécessaires pour stimuler les ventes chez les concessionnaires. Cependant, la capacité réduite jumelée à l'accroissement des ventes fait en sorte qu'un certain nombre de constructeurs d'automobiles se heurtent à des contraintes de capacité, les ratios d'utilisation aux usines d'assemblage ayant grimpé à 97 % en 2012 comparativement à 83 % au cours de l'année précédente. L'utilisation de la capacité de production s'est établie à un taux spectaculaire de 124 % au Mexique, puis de 100 % au

Canada et de 91 % aux États-Unis. Ces taux d'utilisation de la capacité supérieurs à 100 % sont attribuables à l'ajout d'un troisième quart de travail et d'une troisième équipe de travailleurs ainsi qu'au renforcement des capacités du système à deux quarts de travail en place dans certaines usines. Compte tenu de la hausse des ventes et des intentions des entreprises étrangères de déplacer une plus grande part de leur production en Amérique du Nord, la capacité devra ultimement s'accroître.

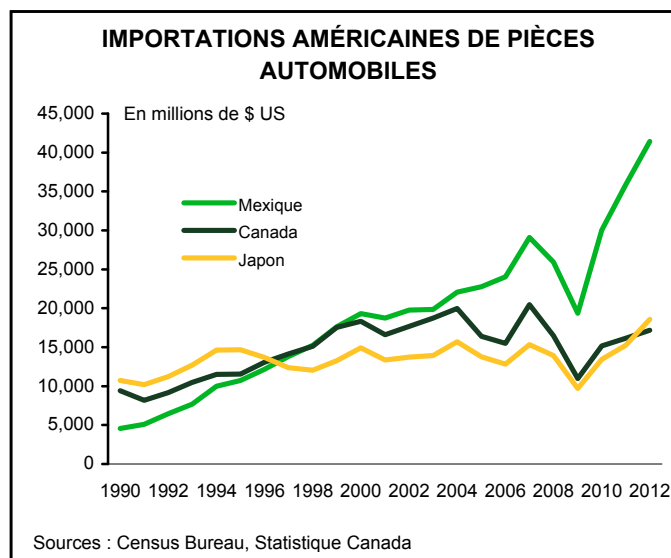
Cet accroissement de la capacité se fera en grande partie au Mexique, où plusieurs constructeurs d'automobiles ont déjà annoncé leur intention de construire de nouvelles usines, alors que d'autres moderniseront leurs installations actuelles afin d'y produire de nouveaux modèles. Les coûts moins élevés de la main-d'œuvre conjugués à



l'accès à divers marchés, notamment l'Amérique latine, par l'intermédiaire d'accords de libre-échange font du Mexique un lieu d'établissement des plus attrayants. Cela contribuera à faire de l'Amérique du Nord un acteur plus important sur la scène mondiale, du fait qu'elle exportera vers des marchés situés à l'extérieur du continent. Aux États-Unis, certains constructeurs d'automobiles songent à accroître leur capacité existante, surtout dans les États du Sud comme l'Alabama, le Tennessee et la Caroline du Sud. Il convient néanmoins de souligner que toutes les expansions ayant eu lieu dans ces régions au cours des dernières décennies ont bénéficié d'incitatifs financiers du gouvernement.

Au Canada, Toyota a récemment annoncé son intention d'augmenter la capacité de son usine de Cambridge. Par ailleurs, même si aucune décision officielle n'a été prise jusqu'à présent, Ford envisage un projet d'expansion de son usine d'Oakville. Puis, bien que la General Motors ait récemment fait part de son intention d'investir dans son usine CAMI afin de la convertir en site de fabrication flexible, l'entreprise procédera à la fermeture de son usine d'Oshawa avant le milieu de 2014 et délocalisera la production de la Camaro au sud de la frontière en 2015-2016. Cette fermeture d'usine contrebalancera largement toute augmentation de la capacité à Toyota, ce qui pourrait entraîner un léger repli de la production automobile au cours des deux prochaines années.

Ainsi, la part du Canada dans la production nord-américaine est appelée à diminuer. En effet, au sortir de la récession, le Canada comptait pour plus de 17 % de la production automobile nord-américaine, une légère hausse par rapport à la moyenne de 16,6 % observée pendant la dernière décennie. Toutefois, d'ici 2014, cette part devrait

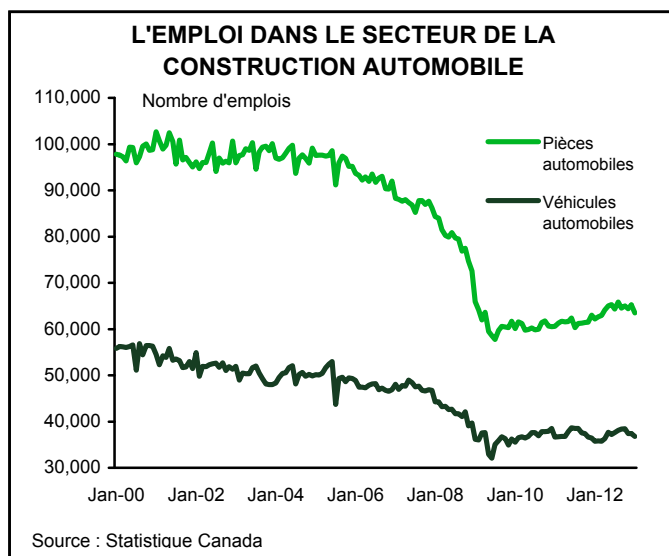


reculer en deçà de 15 %, touchant son plus bas niveau depuis 1989, et s'établir à environ 2 points de pourcentage sous la moyenne historique.

Un examen plus approfondi du secteur de la construction automobile au Canada

La production automobile au Canada a culminé en 1999, frôlant le seuil de 3 millions d'unités, et a amorcé une tendance à la baisse par la suite. La grande récession n'a fait qu'accentuer cette tendance baissière, la production ayant effectivement chuté à moins de 1,5 million d'unités. Cependant, à l'instar des ventes, la production automobile a fait bonne figure en 2012, la production ayant augmenté de 15,5 % pendant l'année. Par ricochet, les exportations ont reçu le coup de pouce dont elles avaient particulièrement besoin, les expéditions de véhicules en provenance du Canada ayant bondi de 15 %. L'année dernière, la construction d'automobiles et de véhicules automobiles légers s'est effectivement classée au deuxième rang des industries exportatrices les plus performantes. Depuis le creux de 2009, la production globale du secteur de l'assemblage a rebondi de 67 %, se situant juste en deçà des niveaux de 2007. La fabrication de pièces automobiles suit une tendance similaire, la production ayant marqué une croissance record l'an dernier et les principaux fournisseurs ayant enregistré des ventes et des bénéfices exceptionnels.

En revanche, l'emploi au sein de ces deux secteurs a mis du temps à se redresser. Ensemble, les producteurs des secteurs de l'assemblage et de la fabrication de pièces automobiles ont éliminé près de 45 000 emplois pendant la récession. Puis, après une légère remontée en 2010, l'emploi s'est stabilisé. On constate donc une baisse de l'ordre de 35



000 emplois dans le secteur de la construction de véhicules automobiles par rapport à 2007, ce qui signifie que l'emploi est en baisse de 25 % comparativement aux niveaux d'avant la récession. Un examen plus attentif montre que le redressement de l'emploi dans le secteur des pièces automobiles s'est avéré plus lent, ayant progressé de seulement 10 % après avoir touché un niveau plancher, comparativement à 15 % du côté du secteur de l'assemblage automobile. Étant donné que la fabrication de pièces automobiles exige davantage de main-d'œuvre que l'assemblage, il est probable que cette contre-performance soit en partie attribuable à la réticence des fournisseurs à réembaucher des travailleurs jusqu'à ce qu'ils soient certains que la demande a effectivement augmenté.

Un manque de carburant

La compétitivité demeurera vraisemblablement le principal défi que devra relever le secteur de l'assemblage automobile au Canada, à mesure que celui-ci s'efforce d'accaparer une part de l'investissement en Amérique du Nord. Il en va de même pour le secteur des pièces automobiles, le Mexique occupant une place de plus en plus prépondérante. Les importations américaines de pièces automobiles en provenance du Mexique ont atteint un niveau record en 2012, comptant pour environ le tiers du total des importations. Par contre, les importations américaines en provenance du Canada se sont situées à 16 % en deçà du sommet de 2007 et la part du Canada dans les importations totales a atteint un plancher sans précédent de 13 %. Cela dit, le Canada demeure tout de même au troisième rang au chapitre des importations américaines de pièces automobiles, derrière le Mexique et le Japon, ce dernier pays ayant surpassé le Canada en 2012 pour la première fois depuis 1996.

Une heureuse tournure des événements pour le secteur canadien de la construction automobile est l'entente conclue en septembre dernier entre les trois grands constructeurs d'automobiles de Detroit et le syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA-Canada). Le syndicat a accepté une structure salariale à deux niveaux selon laquelle les travailleurs du deuxième niveau débiteront à un salaire moins élevé et pourront atteindre le salaire maximal après une période de 10 ans (plutôt que 6 ans, comme c'était le cas auparavant). Le syndicat a également convenu de verser des primes annuelles aux travailleurs plutôt que de leur accorder des augmentations salariales au cours des quatre prochaines années. Ces mesures contribueront à mieux harmoniser les salaires des travailleurs canadiens de l'automobile avec ceux de leurs homologues américains.

Avant la conclusion de l'entente, certains constructeurs automobiles du pays citaient le Canada comme étant le pays où la construction automobile coûte la plus chère. La nouvelle convention collective marque assurément un pas dans la bonne direction et contribuera sans aucun doute à améliorer la situation. Il demeure toutefois d'autres pressions sur les coûts, dont la plus importante est la vigueur du dollar canadien, qui continuera de poser un problème d'ordre concurrentiel. Cela met en évidence la nécessité pour les constructeurs de continuer à s'efforcer de trouver des moyens d'améliorer la compétitivité au chapitre des coûts.

Le gouvernement Harper a pris certaines mesures à cet égard. En effet, il a récemment procédé au renouvellement du Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile pour cinq années supplémentaires en vue de fournir du financement aux entreprises qui travaillent à mettre au point des technologies automobiles axées sur le rendement énergétique et à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Il pourrait s'agir d'une ressource des plus utiles dans les années à venir étant donné que les normes CAFE adoptées en Amérique du Nord incitent les constructeurs d'automobiles à utiliser des technologies moins énergivores. Toyota tire déjà profit de ce programme, l'entreprise prévoyant effectivement produire un modèle hybride Lexus à son usine de Cambridge, qui constituerait le premier modèle hybride fabriqué au Canada. Les normes CAFE offrent également des perspectives intéressantes aux fabricants de pièces, du fait que les constructeurs d'automobiles se tourneront vers eux pour obtenir des idées et des produits novateurs qui leur permettront de réduire la consommation de carburant des véhicules.

Au renouvellement du fonds s'ajoute le prolongement, pour deux années supplémentaires, du programme d'amortissement accéléré prévu dans le budget fédéral de 2013 visant à offrir un certain allègement fiscal aux constructeurs. Malgré les craintes que les incitatifs fiscaux soient enrayés étant donné les efforts que déploie le gouvernement pour s'attaquer au déficit, cette mesure apportera un coup de main aux fabricants des secteurs des pièces et de l'assemblage. Soutenu par le programme d'amortissement accéléré, l'Ontario demeure fort concurrentiel sur le plan fiscal. Le taux d'impôt fédéral sur le revenu des sociétés est tombé à 15 %, et le taux en Ontario a chuté pour s'établir à 11,5 %. Le taux combiné d'impôt sur le revenu des sociétés en Ontario est inférieur au taux fédéral de 35 % en vigueur aux États-Unis. Par ailleurs, l'abolition de l'impôt sur le capital en Ontario a été profitable au secteur manufacturier.

Du côté des fabricants de pièces, le potentiel de hausse pour l'avenir semble meilleur. À mesure que les constructeurs d'automobiles étrangers délocalisent leurs activités d'assemblage en Amérique du Nord, bon nombre d'entre eux, notamment les constructeurs japonais, cherchent à diversifier leurs fournisseurs de pièces ainsi que leur production. Ce phénomène a été très marqué en 2011 par suite des perturbations de la chaîne d'approvisionnement découlant de catastrophes naturelles en Asie qui ont eu des répercussions sur la production d'un certain nombre de constructeurs d'automobiles à l'échelle du globe. La volonté de diversifier la production de pièces offre des occasions intéressantes aux fournisseurs canadiens, et ces derniers devront s'efforcer d'en tirer pleinement profit. Qui plus est, comme la demande mondiale d'automobiles est appelée à s'intensifier, les marchés émergents étant susceptibles d'alimenter la plus grande part de la croissance, les fabricants de pièces au Canada disposeront d'occasions toujours plus nombreuses d'accroître leurs affaires. En outre, les négociations que mène le Canada en vue de conclure des accords de libre-échange, y compris le Trans Pacific Partnership et un accord avec l'Union européenne, pourraient s'avérer bénéfiques aux fournisseurs pénétrant ces marchés. Cela dit, l'expansion dans de nouveaux marchés pourrait exiger que la fabrication ait lieu plus près des destinations finales. En plus de la localisation, il existe des branches du secteur de la production de pièces automobiles qui semblent offrir des perspectives prometteuses. Par exemple, il est prévu que la croissance marquée des dernières années relativement au volume de contenu électronique des véhicules se poursuive, laissant entendre que ce secteur du marché offre encore un potentiel de croissance considérable.

Conclusion

Dans l'ensemble, la reprise des ventes d'automobiles aux États-Unis s'est traduite par un accroissement de la production de véhicules à l'échelle de l'Amérique du Nord. Il est attendu que les ventes de véhicules aux États-Unis suivent une trajectoire ascendante au cours des prochaines années, et la production automobile à l'échelle du continent devrait emboîter le pas. Ce phénomène, jumelé à la volonté de certains constructeurs de délocaliser leur production en Amérique du Nord, exigera un accroissement de la capacité de production nord-américaine. Malheureusement pour le Canada, une grande part des nouveaux investissements dans la production automobile sera dirigée vers le Mexique et, dans une moindre mesure, vers les États-Unis, laissant sous-entendre que la production globale au pays devrait se stabiliser. Il s'en suivra une diminution de la part du Canada dans la production nord-américaine pendant les années à venir.

Par conséquent, l'emploi dans le secteur devrait demeurer bien en deçà des niveaux d'avant la récession. Le secteur de la fabrication de pièces automobiles dispose vraisemblablement d'un plus grand potentiel de croissance, étant donné que l'accroissement de la production nord-américaine et mondiale pourrait stimuler la demande de pièces fabriquées au Canada. Il incombera aux fournisseurs de pièces automobiles de nouer des liens avec les constructeurs étrangers, de mettre au point des produits novateurs et de préserver leur compétitivité afin d'assurer la croissance du secteur à un rythme soutenu.

Dina Ignjatovic
Économiste
416-982-2555

Le présent rapport est fourni par les Services économiques TD. Il est produit à titre informatif seulement et peut ne pas convenir à d'autres fins. Il ne vise pas à communiquer de renseignements importants sur les affaires du Groupe Banque TD, et les membres des Services économiques TD ne sont pas des porte-parole du Groupe Banque TD en ce qui concerne les affaires de celui-ci. L'information contenue dans le rapport provient de sources jugées fiables, mais son exactitude et son exhaustivité ne sont pas garanties. De plus, le rapport contient des analyses et des opinions portant sur l'économie, notamment au sujet du rendement économique et financier à venir. Par ailleurs, ces analyses et opinions reposent sur certaines hypothèses et d'autres facteurs et sont sujettes à des risques inhérents et à une incertitude. Les résultats réels pourraient être très différents. La Banque Toronto-Dominion ainsi que ses sociétés affiliées et divisions apparentées qui constituent le Groupe Banque TD ne peuvent être tenues responsables des erreurs ou omissions que pourraient contenir l'information, les analyses ou les opinions comprises dans ce rapport, ni des pertes ou dommages subis.