



16 août 2013

## LES RAISONS DU DÉCLIN DE LA PRODUCTION AUTOMOBILE AU CANADA EN 2013

### Faits saillants

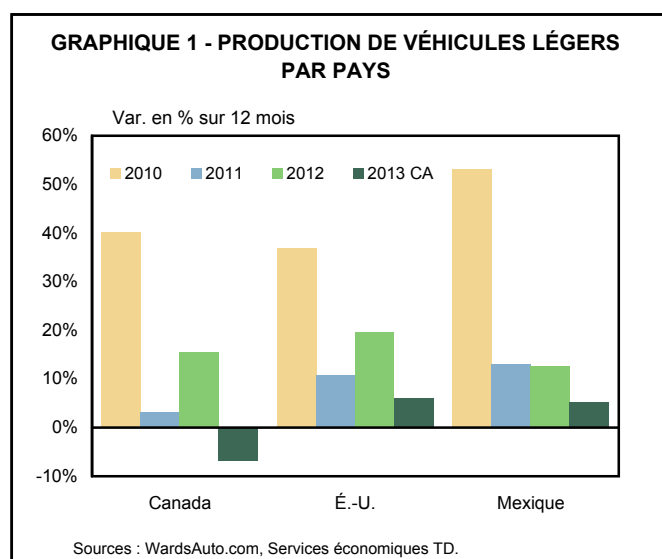
- Si les ventes et la production d'automobiles en Amérique du Nord sont en hausse en 2013, la production automobile canadienne défie plutôt la tendance, ayant chuté de 7 % au premier semestre.
- Les explications sous-jacentes, toutefois, ne semblent pas aussi préoccupantes que les données pourraient le laisser croire. Dans les faits, un certain nombre de facteurs ont mené à ce déclin.
- Même si l'influence à la baisse de certains facteurs devrait s'atténuer l'an prochain, un recul supplémentaire semble à prévoir. Dans l'ensemble, nous anticipons que la production canadienne de véhicules légers devrait diminuer de 4 % à 5 % en 2013 et en 2014.

Les ventes d'automobiles en Amérique du Nord connaissent une hausse cette année, poursuivant la remontée entamée depuis les jours sombres de la récession. De fait, les ventes à l'échelle continentale devraient afficher une quatrième année consécutive de croissance. Dans le plus important de ces marchés, les États-Unis, les ventes ont en moyenne dépassé le seuil de 15 millions d'unités (taux annuel désaisonnalisé) pour la première fois depuis 2007, atteignant un sommet de 15,8 millions d'unités (taux annuel désaisonnalisé) en juin. Cette solide reprise des ventes se traduit maintenant par une poussée comparable sur le plan de la production également. La fabrication de véhicules légers a progressé de 4 % de janvier à juin, l'utilisation de la capacité de production<sup>1</sup> atteignant 103,3 % au deuxième trimestre de 2013.

Cela dit, on ne semble pas avoir passé le mot au secteur de la construction automobile au Canada. Après un rebond marqué à la suite de la récession, la production de véhicules légers va plutôt à l'encontre de la tendance en 2013, ayant chuté de 7 % au premier semestre de l'année. Ce chiffre contraste fortement avec les gains enregistrés au sud de la frontière, où l'on constate une hausse de 6 % aux États-Unis et de 5 % au Mexique. À moins d'un revirement radical au cours des prochains mois – que nous n'anticipons pas –, le secteur automobile canadien se trouvera en voie d'enregistrer son plus important déclin annuel depuis 1990, hormis les années de récession.

### Que se passe-t-il au Canada?

Cinq constructeurs automobiles possèdent des usines de montage au Canada. Comme le montre le tableau 1, la performance des différents constructeurs a été décevante sur toute la ligne. En effet, GM, Toyota et Chrysler affichent tous un déclin, tandis que la production de Honda est stable, et celle de Ford, légèrement en hausse seulement.



**TABLEAU 1 - PROD. AUTO CANADIENNE PAR CONSTRUCTEUR**

Constructeur	Année civile à ce jour (janvier à juin)		
	2013	2012	Var. en %
<b>Chrysler</b>	284,851	303,395	-6.1
<b>Ford</b>	132,820	128,858	3.1
<b>GM</b>	318,571	360,114	-11.5
<b>Honda</b>	216,433	216,146	0.1
<b>Toyota</b>	248,461	279,755	-11.2

Source : WardsAuto.com.

En creusant un peu plus, toutefois, on s'aperçoit que les explications sous-jacentes ne semblent pas aussi préoccupantes que les données pourraient le laisser croire. En fait, plusieurs raisons justifient ce ralentissement de production des différents constructeurs.

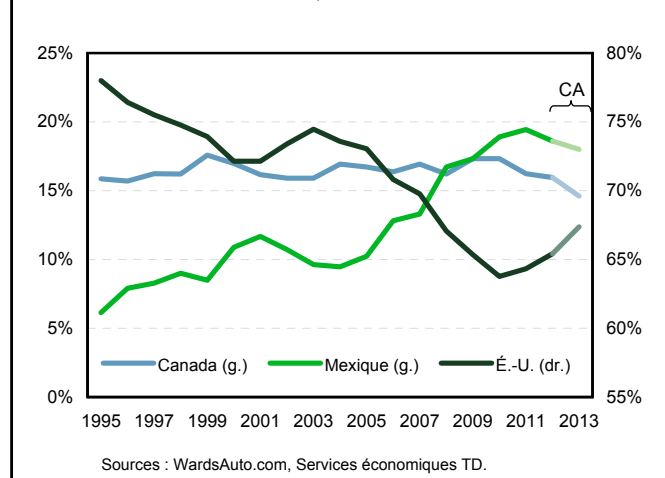
Si l'on considère les activités de fabrication de Toyota au Canada, il semble que le modèle Corolla soit principalement en cause dans la chute de production. Fait intéressant, la nouvelle usine de Toyota à Blue Springs, au Mississippi, a enregistré une hausse dans la production de la Corolla à peu près équivalente à la baisse constatée au Canada. Même si on peut considérer cette situation comme désavantageuse pour le Canada, il est important de se rappeler que la Corolla était fabriquée dans l'usine de Fremont, en Californie, avant la fermeture de celle-ci en 2010. Afin de compenser cette baisse de capacité, la production de la Corolla avait bondi de 47 % au Canada, entre 2009 et 2011. Toyota semble ainsi retourner à un modèle d'assemblage misant sur deux usines – une pratique assez courante pour les modèles populaires d'ailleurs, étant donné les avantages découlant de la diversification. En effet, parmi les dix véhicules les plus vendus aux États-Unis en 2012, seulement deux sont actuellement fabriqués dans une seule usine nord-américaine. De plus, Toyota est le seul constructeur de véhicules automobiles à avoir augmenté sa capacité de production au Canada récemment. Sa deuxième usine canadienne, située à Woodstock, en Ontario, qui a ouvert ses portes en 2008 et enregistré une hausse de sa production, de 78 000 unités en 2009 à 178 000 unités en 2012, a bénéficié en 2012 d'investissements additionnels visant à accroître la production à 200 000 véhicules par année. Ces investissements devraient compenser partiellement le déclin enregistré dans l'assemblage de la Corolla au Canada.

La sous-performance constatée au chapitre de la construction d'automobiles au Canada en 2013 pourrait également s'expliquer en partie par les types de véhicules qui y sont fabriqués. En effet, les meilleurs vendeurs aux États-

Unis, cette année, ont été les camionnettes de grande taille (en hausse de 22 % depuis le début de l'année), lesquelles ne sont aucunement produites au Canada. La performance de Chrysler reflète bien la situation : tandis que son usine de Windsor, en Ontario, assemble seulement des fourgonnettes, les ventes de la Dodge Caravan ont connu une baisse tant au Canada qu'aux États-Unis en 2013. De plus, la construction de la Volkswagen Routan (fabriquée par Chrysler dans cette même usine) a été réduite radicalement, ce véhicule n'étant plus offert que sur commande spéciale, en tant que partie d'une flotte automobile, à partir de 2014. Par chance, la production de la Chrysler Town & Country et de la Dodge Challenger compense quelque peu.

Enfin, la chute de la production de GM reflète largement la réduction progressive des activités à l'usine 2 d'Oshawa, qui sera fermée au milieu de l'année 2014. Dans le cadre de ce processus, une partie de la production du Equinox et de l'Impala a été transférée à des usines aux États-Unis. À compter de juillet, l'usine fonctionnera à un quart de travail par jour seulement. Même si la fermeture imminente de l'usine entraînera une baisse de production au Canada, GM a annoncé plus tôt cette année un investissement de 250 millions de dollars dans le but de rendre son usine CAMI d'Ingersoll plus flexible sur le plan de la fabrication. Un tel investissement augure bien pour l'avenir de la production automobile au Canada, puisque l'usine pourra ainsi prendre en charge la fabrication d'une plus grande variété de véhicules.

Sur une note plus positive, Ford a augmenté sa production cette année, principalement en raison d'une hausse dans le nombre de Ford Edge produites, les ven-

**GRAPHIQUE 2 - PART DE LA PRODUCTION AUTOMOBILE EN AMÉRIQUE DU NORD**


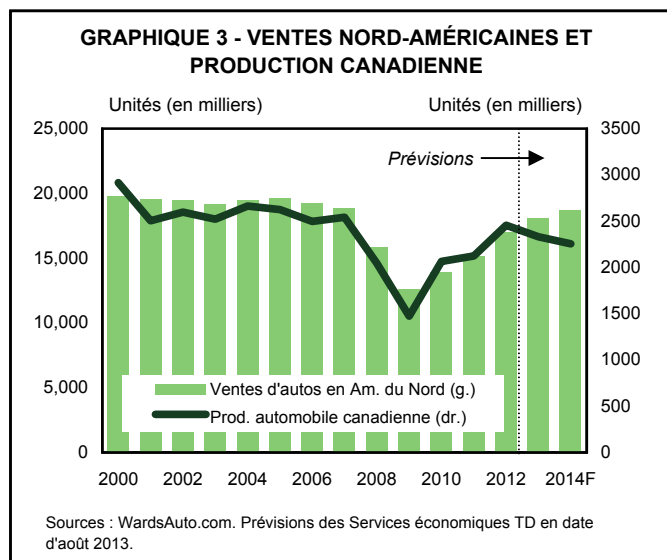
tes de ce modèle ayant progressé de 7 % aux États-Unis jusqu'à maintenant en 2013. Et bien qu'il soit encore tôt pour s'emporter, Ford considère actuellement la possibilité d'agrandir son usine d'Oakville, en Ontario, ce qui pourrait stimuler la production, mais attend toutefois la confirmation d'une aide gouvernementale avant d'aller de l'avant avec le projet.

La chute de la production automobile au Canada par rapport à ses homologues nord-américains soulève la question de problèmes liés à la compétitivité du Canada à ce chapitre. Si un certain nombre des facteurs nuisant à la production au Canada ne relèvent pas d'un tel problème, il n'en demeure pas moins qu'on remarque un manque de nouveaux investissements de ce côté de la frontière. Ainsi, la part canadienne de la production de véhicules légers en Amérique du Nord se trouve-t-elle en déclin, oscillant autour de 14,6 % depuis le début de 2013, comparativement à une moyenne de 16,6 % pour la période allant de 2000 à 2010. Une partie de cette chute s'explique par la hausse de la production de véhicules au Mexique, où la structure de coûts est plus avantageuse et où l'accès aux marchés latino-américains en pleine croissance est facilité. Néanmoins, même les États-Unis bénéficient d'une croissance des investissements des constructeurs, en grande partie grâce aux mesures incitatives gouvernementales.

Certaines mesures ont été prises pour atténuer l'écart de coûts entre les marchés canadien et américain, que l'on pense notamment à la dernière convention collective signée par les Travailleurs canadiens de l'automobile ou aux réductions de l'impôt sur le revenu des sociétés accordées par les gouvernements provinciaux et fédéral. La récente chute du dollar canadien, qui est passé d'au-dessus de la parité à tout juste au-dessous de 0,97 \$ US, jumelée aux perspectives de baisses additionnelles au cours des six à douze prochains mois, devrait également créer une situation favorable pour le Canada, mais certainement pas autant qu'il y a dix ans, à l'époque où le huard se négociait au-dessous de 0,65 \$ US. Quoi qu'il en soit, d'autres mesures doivent être mises en œuvre pour niveler le terrain de jeu si le Canada espère attirer plus d'investissements dans ce secteur.

### La tendance se maintiendra-t-elle?

Bien que la situation ne soit pas aussi sombre qu'on pourrait le croire, on ne constate pas moins un déclin de la production au Canada, et ce, malgré un contexte de hausse du nombre de véhicules vendus. Même si on peut difficilement prévoir les intentions exactes des constructeurs



d'automobiles, nous anticipons un recul supplémentaire – quoique plus modeste – pour le reste de 2013 et 2014. La fermeture progressive de l'usine 2 de GM à Oshawa continuera à peser sur la production de véhicules légers au Canada cette année et l'an prochain, mais sera partiellement compensée par la hausse de la production de l'Impala 2014 à l'usine 1. Ailleurs, la production dépendra vraisemblablement de la demande pour les modèles fabriqués dans les usines canadiennes ainsi que les stocks correspondants. Heureusement, la reprise des ventes d'automobiles aux États-Unis devrait se poursuivre, leur nombre devant se rapprocher de la marque des 16 millions d'unités l'an prochain, ce qui augure bien pour les fabricants canadiens. Cela dit, le Canada devrait faire moins bonne figure que ses homologues nord-américains cette année et l'année prochaine au chapitre de la construction d'automobiles, la production chutant de 4 % à 5 % par année, comparativement à une hausse d'environ 5 % aux États-Unis et au Mexique.

Le ralentissement de l'assemblage de véhicules légers touche également le secteur des pièces automobiles, qui affiche une baisse de production réelle de 7 % pour les cinq premiers mois de l'année. Toutefois, la situation n'est pas sombre sur toute la ligne. D'autres secteurs de la fabrication bénéficient de l'augmentation des ventes de véhicules, et tout particulièrement en raison de la grande quantité de nouveaux modèles qui viennent d'être lancés ou qui le seront au cours des deux ou trois années à venir. Le secteur des outils, des moules, des matrices et de l'usinage, notamment, jouit d'une importante hausse de la demande qui devrait se poursuivre ces prochaines années, à mesure que les nouveaux modèles arrivent sur le marché. Il s'agit là d'une tournure heureuse

pour les fabricants d'outillage automobile de Windsor, en Ontario.

### En conclusion

À l'échelle de l'Amérique du Nord, les ventes de véhicules devraient atteindre, en 2013, un nouveau sommet depuis la fin de la crise, profitant d'une confiance renouvelée aux États-Unis et d'une libération de la demande comprimée depuis des années de ventes inférieures aux tendances. Malgré cet état de fait, la production d'automobiles au Canada perd du terrain, et bien qu'une partie des facteurs négatifs

doive s'atténuer l'an prochain, on prévoit néanmoins une baisse additionnelle de la production. Cette situation contraste fortement avec le reste de l'Amérique du Nord, où les constructeurs d'automobiles accroissent leur capacité et leur production, tant aux États-Unis qu'au Mexique. Les perspectives d'un dollar canadien plus faible pourraient aider à stabiliser la part du Canada au chapitre de l'assemblage de voitures en Amérique du Nord à moyen terme, mais d'autres mesures doivent également être envisagées pour niveler le terrain de jeu.

---

### Notes

1. La capacité est calculée en supposant un calendrier annuel de production de 52 semaines, comprenant deux quarts de travail par usine. Le taux d'utilisation de la capacité désigne la production réelle par rapport à la capacité totale.

Le présent rapport est fourni par les Services économiques TD. Il est produit à des fins informatives et éducatives seulement à la date de rédaction, et peut ne pas convenir à d'autres fins. Les points de vue et les opinions qui y sont exprimés peuvent changer en tout temps selon les conditions du marché ou autres, et les prévisions peuvent ne pas se réaliser. Ce rapport ne doit pas servir de source de conseils ou de recommandations de placement, ne constitue pas une sollicitation d'achat ou de vente de titres, et ne doit pas être considéré comme une source de conseils juridiques, fiscaux ou de placement précis. Il ne vise pas à communiquer des 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 ce rapport provient de sources jugées fiables, mais son exactitude et son exhaustivité ne sont pas garanties. De plus, ce 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 et à des incertitudes intrinsèques. Les résultats réels pourraient être très différents. La Banque Toronto-Dominion ainsi que ses sociétés affiliées et entités 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.