

de participation au marché du travail diminuera graduellement, ce qui limitera les ressources pécuniaires pour le financement d'un véhicule de transport. En parallèle, les scénarios économiques sont plutôt modestes. A priori, les conditions ne sont pas réunies pour propulser la demande.

Du côté de l'offre, les innovations (voitures électriques, alimentation par du carburant renouvelable, choix de modèles, durabilité accrue, voitures intelligentes, etc.) pourraient affermir la volonté des Québécois de posséder un véhicule. Un nouvel éventail de possibilités en matière de financement pourrait-il changer la donne? Il faudra être inventif parce que la marge des ménages est mince.

D'autres éléments pourraient peser dans la balance et influencer à la hausse comme à la baisse les forces en présence. Au titre des facteurs d'ordre économique, la faiblesse relative du dollar canadien pourrait rendre les produits importés plus coûteux et restreindre le choix des acquéreurs. La remontée attendue des taux d'intérêt augmentera les frais de financement. Le prix des carburants fossiles est destiné à augmenter graduellement, à moins de développements technologiques importants ou de découvertes de gisements majeurs. Reste à savoir si ces hausses seront fulgurantes ou progressives. Par ailleurs, d'autres considérations pourraient avoir un effet comme une offre accrue de transport en commun ou, encore, un bilan environnemental si désastreux qu'il commanderait un coup de barre important des gouvernements auprès des automobilistes québécois.

En ce qui a trait aux éléments de nature économique, la tendance n'est pas à un accroissement rapide du parc automobile. Reste à savoir dans quelle mesure les autres facteurs viendront influencer les décisions des Québécois. En attendant, de beaux défis se présentent sur le plan du financement tant du côté des acheteurs que des prêteurs. Comment les particuliers pourront faire face à la montée des taux d'intérêt sans précariser leurs finances? Jusqu'à quel point les ménages chercheront-ils à réduire leur endettement? Les relations entre les propriétaires et leurs véhicules dureront-elles plus longtemps qu'actuellement? Dans ce contexte, les liens seront-ils tissés encore plus serrés dans les années à venir?

Joëlle Noreau
Économiste principale

¹ Camion léger : « véhicule routier de 4 000 kg ou moins de type fourgonnette, camionnette, ou véhicule tout usage (4 x 4) ». Source : Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

² 2006 : année à compter de laquelle des comparaisons peuvent être faites en raison de changements méthodologiques.

³ Par exemple, un véhicule usagé peut être laissé en échange pour un neuf chez un concessionnaire qui à son tour le revend à un garage privé qui le revend par la suite à un particulier.