

Les Québécois et leur automobile : des liens tissés serrés

L'arrivée du printemps s'accompagne de la fièvre de l'automobile. Les Québécois n'y échappent pas. À preuve, le Québec comptait un peu plus de 4,5 millions de véhicules de promenade en circulation appartenant à des particuliers à la fin de 2013. Ce nombre était en croissance malgré la congestion automobile dans les centres urbains, les appels répétés des environnementalistes, l'appréciation des prix du carburant et la présence grandissante des modes de transport de remplacement (autobus, métro, partage de véhicules, taxi, taxibus, BIXI, allongement des pistes cyclables, etc.). L'engouement pour l'automobile personnelle ne s'est donc pas démenti ces dernières années en dépit des coûts importants qu'il impose. Toutefois, le vieillissement de la population, les scénarios économiques modestes des prochaines années, la hausse attendue des taux d'intérêt, la volonté des ménages de réduire leur endettement pourraient changer la donne et imposer un important défi tant aux prêteurs qu'aux emprunteurs qui voudront préserver l'équilibre de leurs finances.

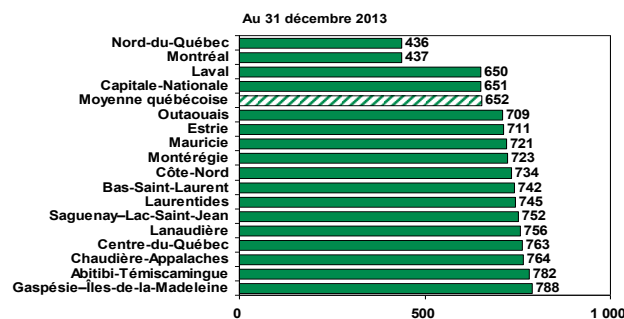
PORTRAIT DU PARC AUTOMOBILE DES PARTICULIERS

Le transport occupe une place considérable au Québec. À titre d'exemple, il accaparait 29,1 % de la consommation totale d'énergie au Québec en 2010 et il représentait la deuxième dépense en importance des ménages en 2012. Le réseau routier québécois comptait 30 600 kilomètres cette même année, soit les trois quarts du tour de la terre. Au 31 décembre 2013, le Québec comptait 4 502 414 véhicules de promenade (automobiles et camions légers) détenus par les particuliers selon les relevés de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Les automobiles comprenaient pour 66 % d'entre eux alors que les camions légers accaparaient le reste (33 %).

Fait à noter, le nombre de véhicules de promenade en circulation est en progression. De 2006 à 2013, il a augmenté, annuellement, en moyenne, d'environ 80 000, dont à peu près 45 000 dans les régions de Montréal, de la Montérégie, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides réunies. Toutefois, la hausse n'est pas toujours de cet ordre, celle-ci ayant atteint un sommet d'un peu plus de 106 000 en 2010, au Québec, jusqu'à un creux de 56 000 l'année suivante.

Dans les faits, le nombre de véhicules de promenade était de 652 par 1 000 habitants de 15 ans et plus en 2013. Ce nombre n'a cessé de progresser depuis 2006 malgré les appels des environnementalistes quant à la qualité de l'air, les efforts des autorités municipales et provinciales pour le développement du transport en commun et en dépit de la hausse appréciable des prix de l'essence et du diesel. En

Graphique 1 – Véhicules/1 000 habitants* : Montréal et le Nord-du-Québec sont en deçà de la moyenne québécoise



* Habitants de 15 ans et plus
Note : véhicules de promenade (automobiles et camions légers) en circulation.
Sources : Société de l'assurance automobile du Québec, Institut de la statistique du Québec et Desjardins, Études économiques

comparaison, ce ratio était de 617 en 2006 et il a crû chaque année depuis ce temps.

Un regard plus attentif (graphique 1) permet de voir que seules les régions administratives de Montréal et du Nord-du-Québec se situent clairement en deçà de la moyenne québécoise. Celles de Laval (650) et de la Capitale-Nationale (651) sont au diapason tandis que les autres sont au-delà du taux moyen. Pourquoi une telle disparité? La réponse dépend d'un grand nombre de paramètres, que ce soit la croissance de la population, celle du revenu personnel disponible, celle du PIB régional, de la présence de services alternatifs au transport individuel en véhicule et de la densité démographique qui permet ou non la mise sur pied d'un système de transport en commun.

François Dupuis
Vice-président et économiste en chef

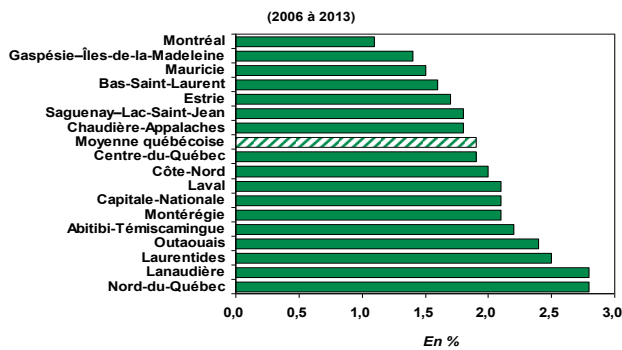
Yves St-Maurice
Directeur principal et économiste en chef adjoint

418-835-2450 ou 1 866 835-8444, poste 2450
Courriel : desjardins.economie@desjardins.com

Joëlle Noreau
Économiste principale

De 2006 à 2013, le taux de croissance annuel moyen du nombre de véhicules de promenade a été de 1,9 % au Québec. Ce taux a été plus élevé que la croissance de la population de 15 ans et plus (1,1 %) et que la hausse du PIB réel (1,4 %) durant la même période. Sur la base de ces calculs, on constate que l'engouement des Québécois pour les véhicules ne s'est pas démenti. Parmi les régions québécoises qui ont connu la plus forte appréciation, on note le Nord-du-Québec et Lanaudière (ex aequo à 2,8 %) suivies des Laurentides et de l'Outaouais qui se sont démarquées un peu plus de la moyenne (graphique 2). En contrepartie, les régions de Montréal (1,1 %), de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (1,4 %) et de la Mauricie (1,5 %) ont eu une progression du nombre des véhicules de promenade en circulation inférieure à la moyenne.

Graphique 2 – Le taux de croissance annuel moyen des véhicules de promenade varie considérablement

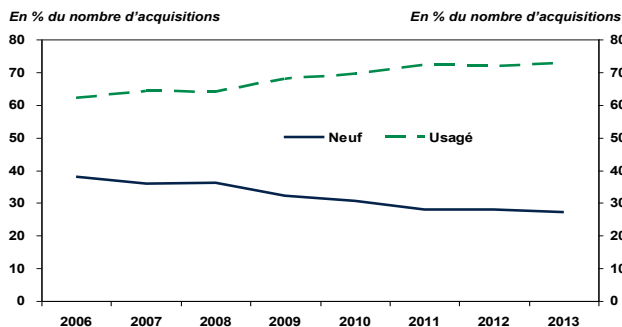


Sources : Société de l'assurance automobile du Québec et Desjardins, Études économiques

LÀ OÙ ÇA BOUGE : LES ACQUISITIONS

Selon la SAAQ, 1 268 147 véhicules de promenade (neufs ou usagés) auraient été acquis (achetés ou loués) en 2013 au Québec. Les véhicules usagés (72,7 %) l'emportaient largement sur les neufs (27,3 %). La part des véhicules neufs acquis (à la fois l'achat et la location) est en diminution depuis 2006 (graphique 3). Par ailleurs, il faut garder en tête

Graphique 3 – Acquisition de véhicules par les particuliers sur une base annuelle : le neuf perd du terrain

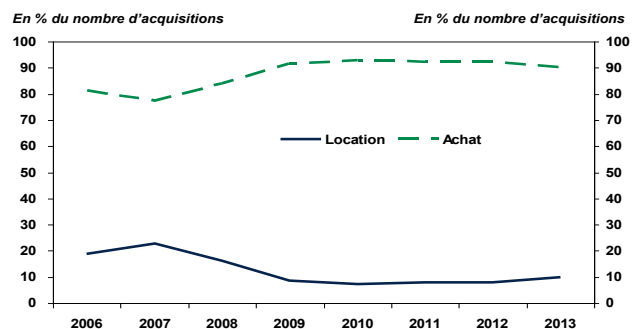


Sources : Société de l'assurance automobile du Québec et Desjardins, Études économiques

qu'un véhicule usagé peut faire l'objet de plusieurs transactions avant de se retrouver entre les mains de l'utilisateur final. Par ailleurs, l'avantage du véhicule usagé est son coût d'acquisition moindre qu'un neuf. Il permet aussi à certains de rouler dans un véhicule de gamme plus élevée que s'ils avaient opté pour un neuf. La question du coût est non négligeable dans un contexte où l'endettement des ménages est élevé.

En 2013, comme dans les années précédentes, en ce qui a trait à l'acquisition, l'achat a primé sur la location (respectivement 90,2 % et 9,8 %), ce qui étonne peu compte tenu que les acquisitions ont été majoritairement effectuées sur des véhicules usagés (graphique 4). La location a perdu du terrain peu à peu depuis 2006. L'impasse devant laquelle se trouvaient les grands constructeurs automobiles (américains, notamment) au milieu des années 2000 et les difficultés à trouver du financement les a forcés à se retirer graduellement du marché de la location.

Graphique 4 – Acquisition de véhicules par les particuliers sur une base annuelle : la location est moins populaire



Sources : Société de l'assurance automobile du Québec et Desjardins, Études économiques

En ce qui a trait à la location comme mode d'acquisition, on remarque qu'elle s'applique en grande majorité aux véhicules neufs (environ trois véhicules de location sur quatre étaient neufs au cours des trois dernières années).

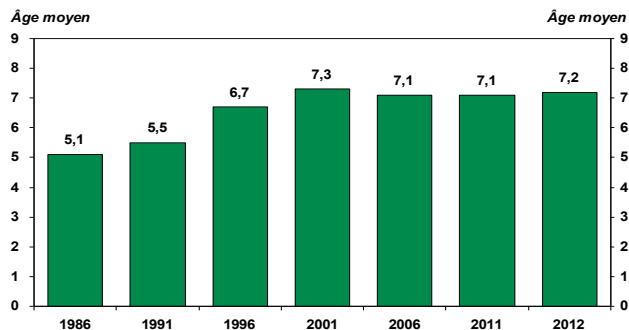
En contrepartie, ceux qui ont préféré faire l'achat de leur véhicule ces dernières années ont choisi majoritairement l'usagé : 77,6 % en 2013. Ce pourcentage a graduellement augmenté depuis 2006, alors qu'il s'établissait à 73,6 % cette année-là.

En résumé, en ce qui a trait aux achats de véhicules, la part du neuf est en diminution. Lorsque les Québécois achètent : ils préfèrent acquérir le véhicule plutôt que de le louer. Ceux qui louent, louent pratiquement toujours du neuf. Enfin, ceux qui achètent, achètent usagé en majorité.

L'ÂGE DU PARC AUTOMOBILE DES VÉHICULES DE PROMENADE

Est-il vrai que le parc automobile vieillit? Cela dépend sur quel horizon on regarde le phénomène. L'estimation de la SAAQ pour les véhicules de promenade (automobiles et camions légers) pour l'année 2012 était de 7,2 ans. Les camions légers avaient une moyenne moins élevée que celle des automobiles (respectivement : 6,8 ans et 7,3 ans). Depuis une dizaine d'années, l'âge moyen des véhicules de promenade se situe autour de 7,1 ans. L'âge du parc automobile a changé surtout durant les décennies 1980 et 1990 (graphique 5). Depuis, les manufacturiers automobiles ont travaillé à rehausser la qualité et la durabilité de leurs produits.

Graphique 5 – Québec : l'âge moyen du parc de véhicules de promenade a peu changé dans les années 2000



Note : il s'agit des véhicules en circulation
 Source : Société de l'assurance automobile du Québec

De son côté, le groupe DesRosiers Automotive Consultants estimait l'âge du parc québécois à 8,3 ans en 2012. Cette estimation couvre à la fois les véhicules détenus par les particuliers et ceux des flottes automobiles. Toutefois, les données pour les années 2000 confirment ce qui a été observé par la SAAQ : une relative stabilité de l'âge du parc québécois durant cette période. Par ailleurs, les données de DesRosiers Automotive permettent de comparer le Québec avec les autres régions du Canada. Ainsi, la moyenne canadienne était de 9,3 ans en 2012. Cette moyenne était supportée par la région des Prairies (10,4 ans la même année). Avec

une estimation de 8,6 ans, l'Ontario et les Provinces atlantiques avaient une moyenne plus près de celle du Québec. Plusieurs facteurs peuvent influencer ces statistiques, le modèle, la taille des véhicules achetés, les préférences pour le neuf ou l'usagé ou, encore, les conditions climatiques.

LE QUÉBEC SORT DU RANG

Les compilations effectuées par DesRosiers Automotive permettent d'établir des comparaisons avec le Canada sur plusieurs aspects, notamment sur le type de véhicules achetés. Ainsi, on a constaté qu'en 2012, les achats des Québécois pour les véhicules neufs allaient majoritairement vers les voitures de passagers (58 %) plutôt que vers les camions légers (42 %) (tableau 1). C'est une tendance à l'inverse de celle observée ailleurs au Canada. Le Québec se différencie nettement des autres provinces. Cet écart s'observe même avec l'Ontario qui ne peut prétendre appuyer son économie sur l'exploitation des ressources naturelles pour justifier l'achat plus important de camions légers qu'ici.

En ce qui a trait à l'achat de véhicules neufs de passagers, le Québec fait un peu bande à part. Il est le champion des véhicules plus petits. Le tableau 2 à la page 4 présente une moyenne des années 2008 à 2012. Ainsi, les compactes et les sous-compactes ont accaparé 74 % des achats de véhicules neufs de passagers au Québec en moyenne alors que ce pourcentage était de 64,5 % au Canada et de 57 % en Ontario. Les Québécois ont moins acheté dans les segments de voitures intermédiaires et de luxe qui sont plus coûteuses. Cette tendance n'est pas nouvelle et ne pourrait être entièrement attribuable au contexte économique plus effervescent de l'Ouest canadien depuis la remontée des prix du pétrole au début des années 2000. Il y a certes des questions de préférences personnelles, mais un examen de l'évolution du revenu disponible réel (une fois les taxes et les impôts payés) permet de voir que le Québec se situe en deçà du reste du Canada (graphique 6 à la page 4). Ainsi, le montant disponible pour l'achat d'un véhicule neuf n'est peut-être pas aussi élevé qu'ailleurs ce qui milite, a priori, en faveur de véhicules de plus petite taille.

Tableau 1 – Part de chaque type de véhicules dans les achats de véhicules neufs de 2012

	Canada	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique
Voitures de passagers	45,3	58,0	47,4	47,7	42,8
Camions légers	54,7	42,0	52,6	52,3	57,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

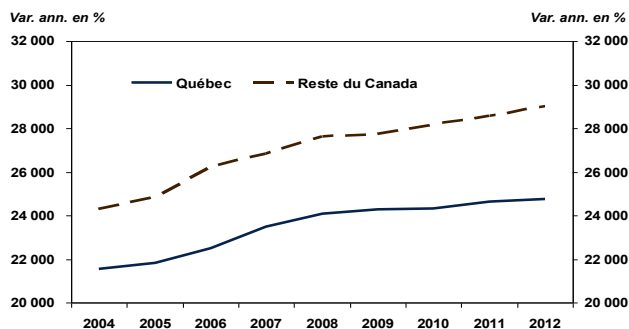
Sources : DesRosiers Automotive Consultants et Desjardins, Études économiques

**Tableau 2 – Véhicules de passagers : segmentation en %
Le Québec demeure le champion des compactes et des sous-compactes**

	Canada	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique
Sous-compacte	14,0	19,5	9,7	9,9	15,9
Compacte	50,5	54,5	47,3	48,0	46,7
Sport	3,7	2,9	3,8	5,9	4,8
Luxe	8,7	6,5	11,4	8,4	11,4
Intermédiaire	20,9	15,2	25,0	25,5	17,6
Grand luxe	1,6	1,0	2,2	1,5	2,7
Sport de luxe	0,5	0,4	0,6	0,7	0,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Note : En raison de l'arrondissement des pourcentages, le total n'égalise pas toujours 100 %.
Sources : DesRosiers Automotive Consultants et Desjardins, Études économiques

Graphique 6 – Revenu disponible réel des ménages par habitant : le Québec se situe en deçà du reste du Canada



Source : Statistique Canada, Comptes économiques provinciaux et territoriaux, 2012 et Division de la démographie

Enfin, le prix de détail moyen des véhicules neufs achetés au Québec par des particuliers a été estimé à 31 069 \$ en 2013. Il se situait en deçà de la moyenne canadienne établie à 34 292 \$ l'an dernier.

En ce qui a trait au prix de détail pour les véhicules neufs achetés au Québec, de façon générale, on pourrait s'attendre à ce que le prix soit à la hausse d'une année à l'autre, compte tenu de l'inflation. Toutefois, ce n'est pas toujours le cas. En 2012, le prix a diminué de 0,7 %. Comment expliquer cette baisse? S'agit-il d'achats plus modestes? Les rabais des fabricants sont-ils en cause? Une situation économique plus précaire a-t-elle refroidi les acheteurs qui ont jeté leur dévolu sur des modèles moins chers? Il est difficile d'expliquer

ce recul. Elle n'est pas la seule à avoir été observée durant la décennie 2000. Les années 2000, 2001, 2007 et 2008 ont été marquées elles aussi par des reculs du prix moyen.

Il n'y a pas que sur les véhicules neufs que DesRosiers Automotive a porté son regard. La firme est allée voir par quels canaux les particuliers s'étaient procuré leurs véhicules usagés. Ainsi, en 2012, au Québec, 39 % des véhicules usagés avaient été achetés auprès de vendeurs indépendants. Ce pourcentage était de 37,2 % auprès des particuliers eux-mêmes et de 23,8 % auprès des concessionnaires de véhicules neufs vendant également des véhicules d'expérience et pouvant offrir des facilités de financement. Dans ce dernier cas, DesRosiers Automotive estime que le prix de détail moyen était de 15 171 \$ (16 338 \$ au Canada).

LE FINANCEMENT AUTOMOBILE, UN MONDE EN SOI

Qu'en est-il du financement au Québec? DesRosiers Automotive est en mesure de présenter des données à cet effet. En ce qui a trait aux véhicules neufs, en 2013, la grande majorité des achats (68,6 %) était financée par emprunt (tableau 3). La location accaparait 19,7 % des nouvelles acquisitions et le comptant 11,7 %. La part du paiement comptant est à la baisse depuis les cinq dernières années. Du côté de la location, elle a déjà été beaucoup plus populaire avant 2008, alors que les grands manufacturiers automobiles offraient des facilités de financement défiant toute compétition. Les emprunts deviennent plus populaires quoiqu'ils aient culminé, exceptionnellement, à 77,1 % en 2009.

Tableau 3 – Tendances pour le financement de véhicules au Québec

Type de financement	Véhicules neufs		Véhicules usagés	
	En 2013 (en %)	Depuis 5 ans	En 2013 (en %)	Depuis 5 ans
Argent comptant	11,7	↘	18,5	↘
Location	19,7	↗	2,2	=
Emprunt	68,6	↗	79,3	↗
Total	100,0		100,0	

Sources : DesRosiers Automotives Consultants et Desjardins, Études économiques

Du côté des véhicules usagés en 2013, le financement par emprunt l'emportait largement (79,3 %). La location était minime (2,2 %) et la part du comptant était estimée à 18,5 %. Fait à noter, le paiement comptant est aussi en diminution. Ce sont les emprunts qui prennent le relais.

Par ailleurs, la firme Equifax Canada note que les termes de financement se sont allongés notamment depuis 2011. On a vu apparaître des termes de 84 et de 96 mois. Ainsi, les paiements mensuels sont répartis sur une plus longue période et ils sont plus bas.

UNE PART IMPORTANTE DANS LE BUDGET DES MÉNAGES

Selon l'Enquête sur les dépenses des ménages (EDM) réalisée par Statistique Canada annuellement, le poste des transports est le deuxième en importance dans le budget après le logement. Il n'est donc pas étonnant que les consommateurs y regardent de près quand vient le temps de combler les besoins en transport. Ainsi, les sommes déboursées en transport se chiffraient à 9 540 \$ par ménage en 2012, soit 14,6 % des dépenses totales (11 216 \$ au Canada, soit 14,9 % des dépenses totales). Pour le transport privé (ce qui exclut l'autobus urbain, le métro, le train de banlieue, le taxi, l'avion, l'autobus interurbain, les autres services de transport interurbains de passagers), elles étaient évaluées à 8 779 \$ par ménage cette même année. Au Canada, ce montant était de 10 087 \$.

Enfin, en 2012, pour l'achat d'automobiles, de fourgonnettes ou de camions, le montant consacré par les ménages québécois était de 3 388 \$ tandis qu'il était en moyenne de 3 875 \$ au Canada. Ces données, bien qu'elles ne puissent être calquées sur les estimations faites par l'équipe de DesRosiers Automotive, viennent tout de même confirmer que les débours pour l'acquisition des véhicules chez les particuliers sont moins élevés au Québec qu'au Canada. Par ailleurs, l'Enquête de Statistique Canada révèle également que les frais d'utilisation des automobiles, des fourgonnettes et des camions sont moins élevés qu'au Canada.

Comme on peut le constater, la détention et l'usage d'un véhicule occupent une place importante dans le budget des ménages québécois. Les estimations de l'Association canadienne des automobilistes (CAA) viennent à leur manière appuyer les chiffres mis de l'avant par Statistique Canada sur les dépenses pour le transport privé.

L'édition 2013 du document « Coûts d'utilisation d'une automobile » du CAA présente plusieurs exemples. Celui d'une voiture compacte (en l'occurrence une Honda Civic LX) est retenu aux fins de cet article. On se rappellera que les Québécois qui achètent des véhicules neufs préfèrent les automobiles aux camions légers et que les catégories d'automobiles neuves les plus prisées sont les sous-compactes et les compactes. Voilà pourquoi l'exemple d'un véhicule compact a été sélectionné.

En suivant les calculs de la firme CarDATA présentés par le CAA au tableau 4, on estime que le coût total d'utilisation annuel d'une voiture compacte comme la Honda Civic LX était de 8 806,96 \$ en fonction d'un kilométrage annuel de 16 000 km. Ce chiffre n'est pas si éloigné des estimations de Statistique Canada pour les dépenses annuelles des ménages pour le transport privé, bien que les deux réalités étudiées soient différentes. Par ailleurs, les coûts d'utilisation augmentent avec le kilométrage parcouru. Pour une voiture intermédiaire, de type Toyota Camry, les coûts d'utilisation sont plus élevés (10 127,60 \$ pour 16 000 km/an), de même que pour un véhicule utilitaire sport (VUS). Ces données ne sont qu'un aperçu et nécessitent une personnalisation pour chaque conducteur en fonction d'un grand nombre de paramètres qui doivent être pris en compte. Néanmoins, il s'agit d'une ponction importante dans un budget.

D'ICI 2020

Comment se dessine l'avenir du secteur automobile au Québec? Difficile à dire alors que les tendances changent rapidement. Toutefois, l'exercice vaut la peine qu'on y réfléchisse. Du côté de la demande, l'augmentation de la population sera modérée et elle vieillira encore davantage, ce qui changera les besoins en déplacement. Le taux

Tableau 4 – Coûts d'utilisation annuels - en fonction d'une Civic LX

Kilomètres parcourus par année	Coûts de fonctionnement annuels (variables)	Coûts de propriété annuels (fixes)	Coût total	Coût par kilomètre
12 000 km	1 743,60 \$	6 214,20 \$	7 957,80 \$	0,66 \$
16 000 km	2 324,80 \$	6 482,16 \$	8 806,96 \$	0,55 \$
18 000 km	2 615,40 \$	6 482,16 \$	9 097,56 \$	0,51 \$
24 000 km	3 487,20 \$	6 737,88 \$	10 225,08 \$	0,43 \$
32 000 km	4 649,60 \$	7 225,08 \$	11 874,68 \$	0,37 \$

Sources : Association canadienne des automobilistes, Coûts d'utilisation d'une automobile, Édition 2013, calculs de CarData Consultants Inc.

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.