

POINT DE VUE ÉCONOMIQUE

Les problèmes du secteur automobile américain

Par Francis Généreux, économiste principal

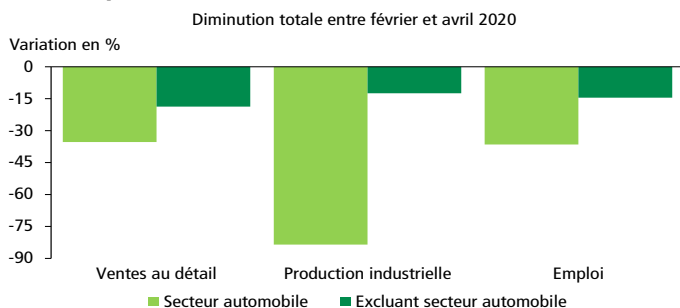
La pandémie de COVID-19 a grandement affecté le secteur de l'automobile aux États-Unis. La production demeure encore contrainte par plusieurs facteurs, notamment le manque de pièces électroniques. De son côté, la demande de véhicules a rebondi grâce à aux mesures gouvernementales de soutien du revenu des ménages et aux conditions faciles de financement. Cette inéquation a engendré une certaine pénurie ainsi que des pressions sur les prix. Cette situation devrait être temporaire, mais il existe des éléments structurels qui continueront de façonner le secteur automobile au cours des prochaines années.

Un début de pandémie éprouvant

Comme cela a été le cas pour un grand nombre d'industries, la pandémie de COVID-19 n'a pas épargné le secteur automobile américain. On remarque toutefois que le choc initial a été plus lourd pour ce secteur que pour les autres secteurs de l'économie (graphique 1). Durant les deux premiers mois de la première vague, soit mars et avril, les ventes des détaillants de véhicules et de pièces ont reculé de 35,4 %. Du côté de la production, la chute du secteur automobile a atteint 83,5 % et, toujours pour mars et avril 2020, les mises à pied ont totalisé 359 900 travailleurs (une baisse de 36,5 %).

GRAPHIQUE 1

Les premiers mois de la pandémie ont été particulièrement difficiles pour le secteur automobile



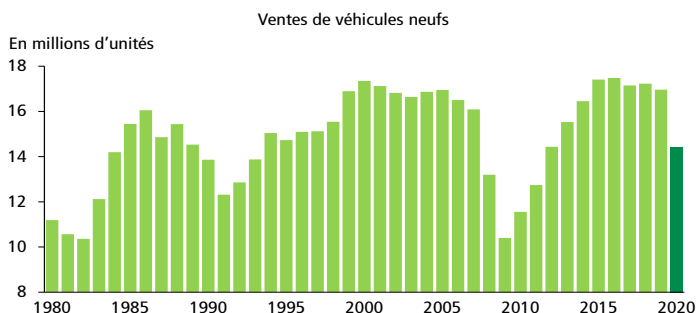
Sources : U.S. Census Bureau, Federal Reserve Board, Bureau of Labor Statistics et Desjardins, Études économiques

Après avoir atteint un plancher en avril, l'activité dans le secteur automobile a recommencé à se ressaisir dès le mois de mai. Malgré le rebond, on peut voir que sur l'ensemble de 2020,

les ventes de véhicules neufs ont diminué de 14,9 %, la pire performance annuelle depuis 2009 (graphique 2). Du côté de la production (y compris les pièces), la baisse a été de 15,1 % entre 2019 et 2020.

GRAPHIQUE 2

Une année 2020 difficile pour les ventes d'automobiles neuves



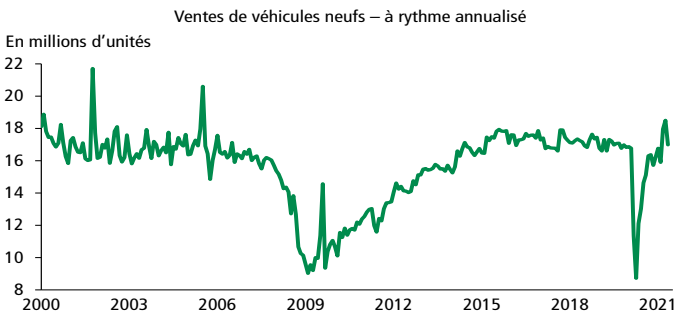
Sources : Bureau of Economic Analysis et Desjardins, Études économiques

Un net rebond de la demande de véhicules

Le rebond entamé en mai 2020 a été rapide. Le nombre de véhicules neufs vendus est passé d'un creux de 8 701 000 unités en avril 2020 à plus de 16 000 000 au mois de septembre (graphique 3 à la page 2). En valeurs, les ventes au détail auprès des concessionnaires dépassaient même dès juin leur niveau d'avant la pandémie.

La divergence entre le nombre de véhicules neufs vendus et les ventes au détail s'explique surtout par le type de véhicules vendus. C'est que 2020 a témoigné d'un élan supplémentaire

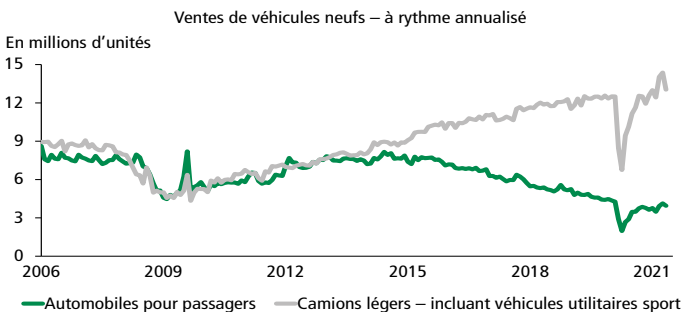
GRAPHIQUE 3
Les ventes d'automobiles ont rebondi rapidement aux États-Unis



Sources : Bureau of Economic Analysis et Desjardins, Études économiques

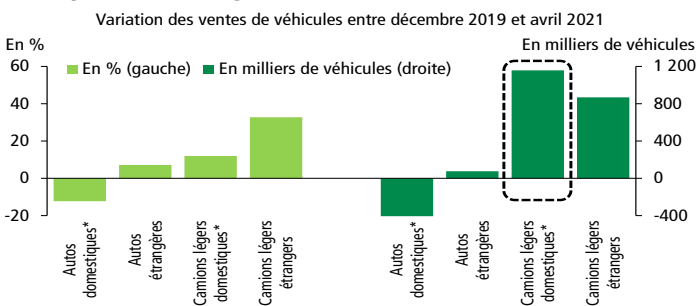
dans la tendance déjà largement positive d'achat de camions légers (incluant les véhicules utilitaires sport) (graphique 4). Le coût de ces camions étant plus élevé que ceux des automobiles pour passagers, la valeur des ventes a progressé plus vite que celle du nombre de véhicules vendus. Cette tendance s'est poursuivie au cours des premiers mois de 2021. Si l'on compare avec la fin de 2019, les ventes d'autos pour passager

GRAPHIQUE 4
Le marché des plus gros véhicules a davantage rebondi



Sources : Bureau of Economic Analysis et Desjardins, Études économiques

GRAPHIQUE 5
En volume, ce sont les camions légers fabriqués en Amérique du Nord qui ont davantage rebondi



* Comprend les importations en provenance du Canada et du Mexique.
 Sources : Bureau of Economic Analysis et Desjardins, Études économiques

restent faibles, voire négatives pour les autos produites en Amérique du Nord. Toutefois, la hausse pour les camions légers est substantielle (graphique 5).

Comment s'explique le rebond des ventes de véhicules automobiles et notamment des camions?

Premièrement, il y a l'**effet de rattrapage**. Les mesures de confinement prises par plusieurs États américains au début de la pandémie ont stoppé pendant un moment l'activité économique, y compris l'achat d'automobiles. La réouverture dès la fin du mois d'avril 2020 a amené un certain rattrapage des ventes « perdues » pendant le confinement qui se sont ajoutées aux ventes normales.

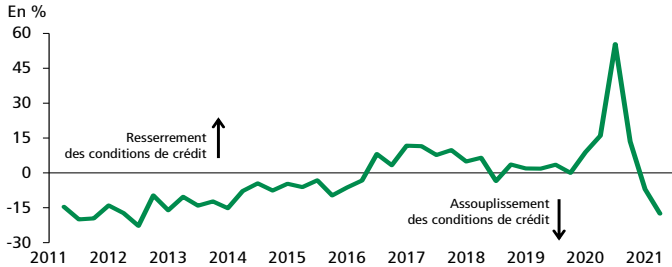
Deuxièmement, il y a un **effet de revenu**. À partir d'avril 2020, le revenu disponible des ménages américains a considérablement bondi. Cette hausse est survenue grâce à l'appui des mesures de soutien du gouvernement fédéral incluant des montants de 1 200 \$ US par adulte jusqu'à un certain niveau de revenu et de 500 \$ US par enfant. Les allocations hebdomadaires d'assurance-chômage ont aussi été bonifiées de 600 \$ US pendant quelques mois. Ces sommes ont surtout été épargnées, mais elles ont aussi servi à la consommation. Des montants si importants et alloués d'un seul coup ont servi, entre autres, de dépôt initial en vue du financement d'un véhicule. Une deuxième et une troisième salve d'aide fédérale sont survenues en décembre 2020 et en mars 2021 avec des aides individuelles totalisant 2 000 \$ US, de nouvelles bonifications à l'assurance-chômage et des allègements fiscaux aux familles.

Troisièmement, la pandémie a provoqué un changement forcé des **habitudes des consommateurs**. Les mesures sanitaires ont surtout frappé l'industrie des services, comme la restauration et le tourisme. Les ménages américains n'étant plus en mesure de consommer ces services, les sommes ainsi « épargnées » ont été détournées vers les biens et, parmi ceux-ci, vers les automobiles.

Quatrièmement, l'**accessibilité au crédit facile** a favorisé l'achat de biens durables, y compris les automobiles. Très tôt au début de la pandémie, la Réserve fédérale (Fed) a réagi avec force pour éviter un ressac du crédit bancaire. Les taux directeurs sont tombés à presque 0 %, la Fed a fourni des liquidités aux institutions financières en achetant des titres gouvernementaux ou hypothécaires. Elle a aussi instauré plusieurs mesures d'appui aux banques afin qu'elles ne restreignent pas le crédit, notamment envers les petites et moyennes entreprises. Ces mesures ont permis de couper court au resserrement des conditions de crédit pour les prêts automobiles observé à la mi-2020 (graphique 6 à la page 3). Les institutions financières sont maintenant en train d'assouplir ces conditions et l'on voit d'ailleurs une accélération récente des prêts automobiles alors que les autres types de prêts à la consommation demeurent déprimés (graphique 7 à la page 3).

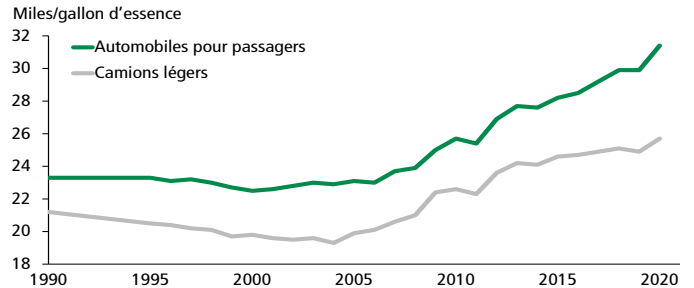
GRAPHIQUE 6 Les conditions de crédit plus faciles ont appuyé les ventes d'automobiles

Proportion d'institutions financières signalant qu'elles resserrent les conditions de crédit pour les prêts automobiles



Sources : Federal Reserve Board et Desjardins, Études économiques

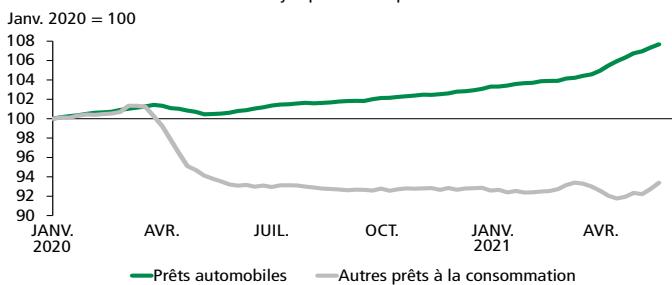
GRAPHIQUE 8 L'efficacité énergétique des véhicules s'est améliorée, mais les camions légers demeurent nettement plus énergivores



Sources : U.S. Department of Energy et Desjardins, Études économiques

GRAPHIQUE 7 La hausse des prêts automobiles s'est récemment accélérée

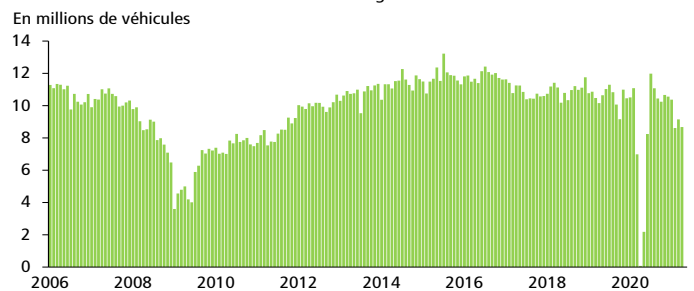
Crédits octroyés par les banques américaines



Sources : Federal Reserve Board, *The Wall Street Journal* et Desjardins, Études économiques

GRAPHIQUE 9 L'assemblage de véhicules automobiles a presque complètement arrêté en avril 2020

États-Unis – assemblage d'automobiles



Sources : Federal Reserve Board et Desjardins, Études économiques

Cinquièmement, et plus spécifiquement pour les camions, la **diminution des prix de l'essence** a alimenté davantage l'engouement pour les camions légers et les véhicules utilitaires sport au détriment des automobiles plus petites. Le prix à la pompe est tombé de 33,6 % entre le début de 2020 et le creux d'avril 2020. L'efficacité énergétique (miles par gallon d'essence) des camions légers s'est améliorée au cours des dernières décennies, mais elle reste bien en deçà de celle des automobiles (graphique 8). Une baisse substantielle du prix de l'essence reste donc un élément favorable aux achats de camions légers. Il reste à voir si la hausse récente des prix de l'essence (+75,2 % entre avril 2020 et mai 2021) finira par limiter cet engouement.

L'offre de véhicules s'est aussi améliorée, mais des contraintes demeurent

La chute de la production de nouveaux véhicules au printemps de 2020 a été abrupte. En fait, celle-ci s'est presque complètement arrêtée : à rythme annualisé, l'assemblage d'automobiles et de camions légers est passé de 11 083 900 véhicules en février 2020 à seulement 68 500 en avril (graphique 9). C'est de loin le plus bas niveau depuis que les données mensuelles ont commencé à être compilées en 1977. La production de nouveaux véhicules est demeurée relativement

basse en mai pour ensuite revenir en quelques mois à une situation semblable à ce qui existait avant la crise. Néanmoins, sur l'ensemble de l'année, le nombre de véhicules produits aux États-Unis en 2020 était inférieur de 17,9 % à celui de 2019. La baisse a été un peu moins grave du côté des pièces (-13,8 %).

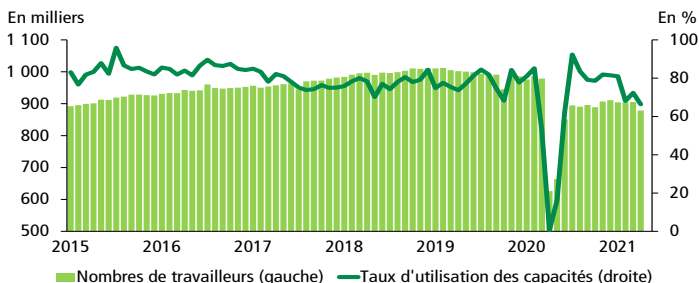
Le niveau de l'offre de nouveaux véhicules n'a toutefois pas suivi la cadence. Alors que le nombre d'automobiles et de camions légers vendus a augmenté de 14,9 % entre le dernier trimestre de 2020 et avril 2021, l'assemblage a plutôt reculé de 17,8 %. Il y a donc une problématique encore bien en place du côté de la production de nouveaux véhicules. Cela se reflète dans le bas taux d'utilisation des capacités de production du secteur automobile. Celui-ci était de seulement 66,4 % en avril 2021 (comparativement à près de 80 % avant la pandémie). Il manque aussi 107 700 travailleurs pour rejoindre le niveau d'emplois de février 2020 (graphique 10 à la page 4).

Le problème d'approvisionnement de semi-conducteurs

La principale contrainte à une production plus vigoureuse d'automobiles est le manque de pièces électroniques, voire de semi-conducteurs. Les composantes électroniques sont devenues un élément de plus en plus essentiel dans la

GRAPHIQUE 10

Le secteur automobile ne fonctionne vraiment pas à sa pleine capacité malgré la forte demande de véhicules



Sources : Bureau of Labor Statistics, Federal Reserve Board et Desjardins, Études économiques

composition des autos neuves, qui sont quelques fois qualifiées d'« ordinateurs sur roues ». Les [semi-conducteurs](#) sont nécessaires pour une multitude de fonctions des automobiles d'aujourd'hui, que ce soit, entre autres, l'intégration des appareils électroniques, l'aide à la conduite, les outils de sécurité ainsi que la performance du véhicule. Un véhicule standard peut contenir plus de 330 \$ US en valeurs de semi-conducteurs et cette somme peut atteindre entre 1 000 \$ US et 3 500 \$ US pour une automobile hybride.

Les semi-conducteurs sont toutefois devenus une denrée rare au cours de la dernière année et plusieurs facteurs expliquent cette rareté. La pandémie a évidemment provoqué des perturbations dans la production. Elle a aussi modifié la demande de pièces électroniques, notamment par le passage au télétravail, les achats en ligne et la consommation générale de biens (incluant un large éventail de biens qui ont des composantes électroniques) au détriment des services.

D'autres perturbations non liées à la pandémie ont aussi causé des problèmes aux livraisons de semi-conducteurs, notamment deux incendies dans des usines japonaises de semi-conducteurs, soit en octobre et en mars derniers. La météo défavorable qui a sévi en février au Texas a aussi limité la production américaine dans ce domaine.

Du côté du secteur automobile, la principale cause du présent manque de pièces semble toutefois une certaine myopie des producteurs automobiles au début de la pandémie. En réponse à la chute des ventes et à la fermeture des usines, les producteurs automobiles ont considérablement réduit leurs commandes de semi-conducteurs. La variation annuelle des [ventes de semi-conducteurs](#) associés au secteur automobile a chuté à -30 % en avril et en mai 2020. Conséquemment, les fournisseurs se sont tournés vers d'autres secteurs d'activité où les semi-conducteurs étaient en demande.

Toutefois, comme on l'a vu plus tôt, les ventes de véhicules neufs ont rebondi assez rapidement et soutenu une bonne cadence

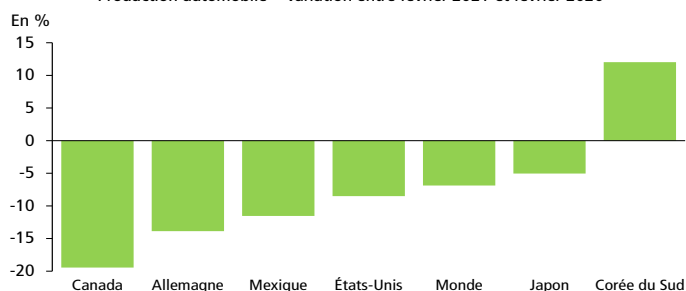
depuis. Les stocks disponibles de semi-conducteurs nécessaires aux véhicules produits ont donc fondu rapidement. La lenteur des délais de production dans cette industrie (jusqu'à 26 semaines) fait que le problème perdure encore. Cette fâcheuse [situation](#) pourrait être en place encore plusieurs trimestres.

Le problème des semi-conducteurs et les contraintes qu'il impose aux producteurs de véhicules ne touchent pas seulement les fabricants américains. La situation est généralisée sur la planète. Certains fabricants s'en tirent mieux que d'autres selon leur source d'approvisionnement et selon leur gestion des commandes au début de la pandémie. Que ce soit à cause des mesures sanitaires toujours en place dans certains pays ou en raison du manque de semi-conducteurs, on remarque que la production automobile est tout de même au ralenti dans la plupart des pays exportateurs de véhicules vers les États-Unis (graphique 11). Les importations américaines d'automobiles et de pièces ont rebondi après la crise du début de la pandémie, mais le niveau n'est pas parvenu à compenser la faiblesse de la production américaine et il est même nettement en baisse (-9,4 %) depuis la fin de 2020 (graphique 12).

GRAPHIQUE 11

La baisse de la production de nouveaux véhicules automobiles est assez généralisée

Production automobile – variation entre février 2021 et février 2020*



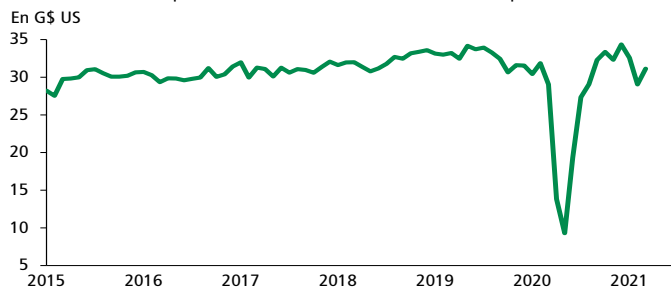
* Moyenne 3 mois.

Sources : Wards, German Association of the Automotive Industry et Desjardins, Études économiques

GRAPHIQUE 12

Les importations liées au secteur automobile ne compensent pas la faiblesse de la production intérieure

Importations réelles – véhicules automobiles et pièces



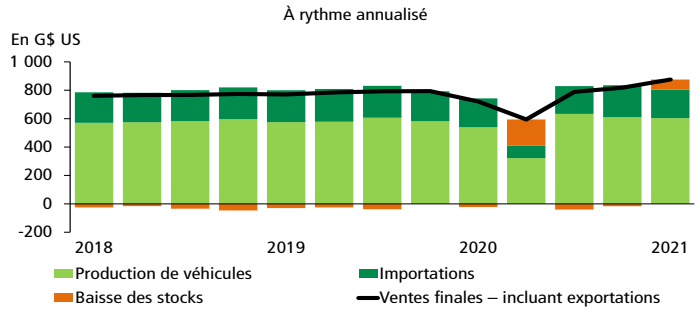
Sources : Bureau of Economic Analysis et Desjardins, Études économiques

Une forte chute des stocks

La vigueur de la demande américaine de véhicules et la faiblesse de la production américaine et mondiale depuis un an provoquent un déséquilibre important au sein du secteur automobile. Cette inéquation se reflète dans une baisse des stocks des entreprises œuvrant dans le secteur, mais surtout des stocks des concessionnaires (graphique 13). Par rapport au sommet cyclique d'août 2019, les stocks totaux de véhicules et de pièces ont diminué de 19,8 %. Le ratio stocks/ventes est par conséquent tombé à son plus bas niveau depuis que les données mensuelles ont commencé à être publiées en 1992 (graphique 14). Si l'on tient compte des détaillants seulement, le ratio est à son plus bas niveau depuis l'été 1985, où une grève des travailleurs de l'automobile avait grandement perturbé la production. Excluant cet événement, c'est le plus bas ratio depuis le début des données en 1967.

GRAPHIQUE 15

Afin de combler la demande de véhicules, les stocks ont dû diminuer au printemps 2020 et au début de 2021



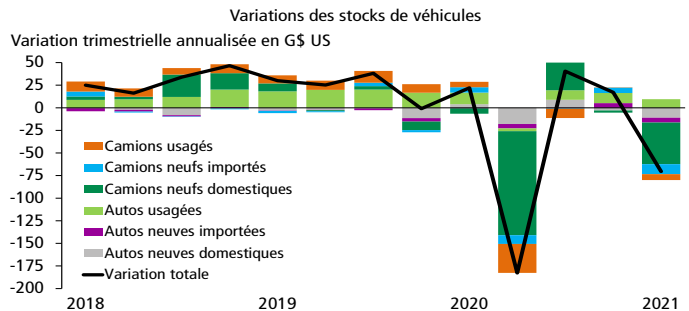
Sources : Bureau of Economic Analysis et Desjardins, Études économiques

domestique et des importations, mais cette hausse est bien modeste par rapport aux chutes.

Évidemment, la divergence entre l'offre et la demande s'est faite dans les secteurs où les ventes de véhicules ont été les plus fortes. Comme on l'a vu plus tôt, la palme revient aux camions légers domestiques. C'est donc dans ce créneau que les stocks ont le plus chuté, et ce, au début de la pandémie ainsi que plus récemment (graphique 16). La pénurie de camions légers domestiques neufs a entraîné dans son sillage une baisse notable des stocks des camions importés et aussi des camions usagés.

GRAPHIQUE 16

La chute des stocks s'est surtout faite du côté des camions



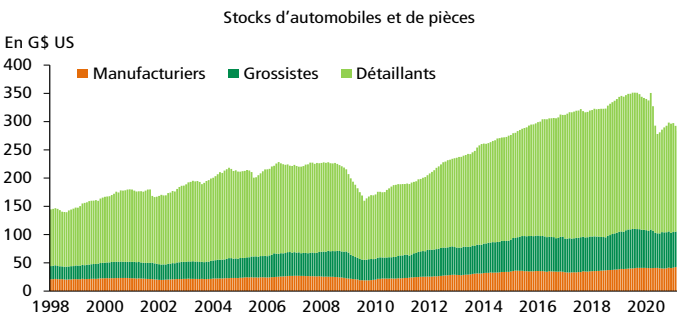
Sources : Bureau of Economic Analysis et Desjardins, Études économiques

Des perturbations qui affectent aussi le marché des véhicules usagés

La rareté des véhicules neufs a eu des conséquences pour la vente de véhicules. Premièrement, on y retrouve un effet de substitution où les acheteurs, à défaut d'avoir ce qu'ils désirent comme véhicules neufs, se penchent alors pour un modèle d'occasion. Les pressions sur les prix de certains modèles neufs très en demande ont sans doute aussi appuyé cette substitution.

GRAPHIQUE 13

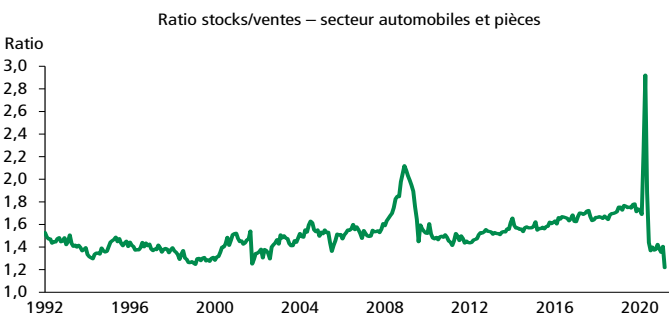
La force de la demande de véhicules et les problèmes de production ont provoqué une chute des stocks



Sources : U.S. Census Bureau et Desjardins, Études économiques

GRAPHIQUE 14

Les stocks du secteur automobile sont tombés à un nouveau creux



Sources : U.S. Census Bureau et Desjardins, Études économiques

Si l'on tient compte seulement des véhicules, on peut voir que le déséquilibre entre la production et la demande s'est surtout fait sentir sur les stocks au printemps de 2020 et au premier trimestre de 2021 (graphique 15). Entre ces deux périodes, les stocks ont pu légèrement augmenter grâce à la reprise de l'assemblage

Deuxièmement, le comportement des consommateurs a aussi un effet sur l'offre de véhicules. La baisse des ventes au début de la pandémie a fait que moins d'acheteurs ont échangé le véhicule dont ils étaient déjà propriétaires, amenuisant le nombre de véhicules disponibles pour les grossistes et les concessionnaires de véhicules d'occasion. La hausse du revenu disponible des ménages a aussi fait en sorte que certains ménages ont décidé d'acquérir un deuxième véhicule sans se départir de celui qu'ils avaient déjà.

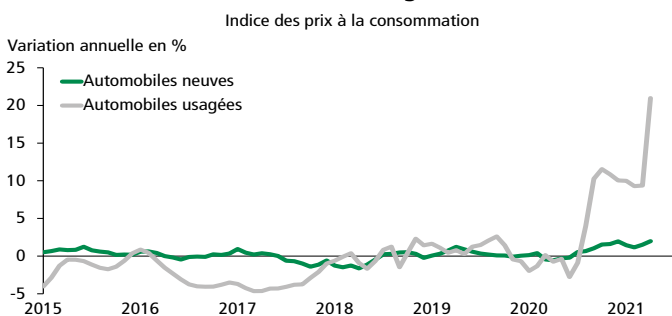
Troisièmement, le comportement des entreprises a aussi changé. Celles qui possèdent des flottes d'automobiles ont décidé, en temps de pandémie, de conserver leurs véhicules plus longtemps, amenuisant l'offre sur le marché des autos usagées. Au début de la pandémie, cet effet a été en partie réduit par les entreprises de location d'automobiles, qui ont vu leurs affaires diminuer considérablement pendant la pandémie et, par conséquent, se sont départies d'une partie importante de leur flotte au cours de l'année dernière. Toutefois, la reprise actuelle les incite maintenant à vouloir réacquérir des véhicules, ajoutant au problème de demande excédentaire de véhicules neufs, et à conserver plus longtemps ceux qu'elles possèdent déjà.

Ces facteurs ont donc provoqué une baisse considérable des stocks d'autos usagées disponibles pour la revente. [Certaines entreprises](#) mentionnent que leur stock actuel est passé, en un an, de l'équivalent de 120 jours de ventes à seulement 40 jours.

Cette situation amène évidemment des pressions importantes sur les prix des véhicules usagés. Pour la première fois, le prix moyen d'une automobile usagée vendue a dépassé 25 000 \$ US en avril. En variation annuelle, la hausse était de 21,0 % en avril selon l'indice américain des prix à la consommation (IPC) (graphique 17). Le gain a été assez important durant ce mois pour influencer la variation des indices plus larges. Ainsi, l'IPC des biens excluant les aliments et l'énergie a grimpé de 2,0 % en variation mensuelle en avril, sa plus forte hausse depuis que les données ont commencé à être publiées en 1957. Près des trois

GRAPHIQUE 17

La rareté a des conséquences sur les prix des automobiles, notamment du côté des véhicules usagés



Sources : Bureau of Labor Statistics et Desjardins, Études économiques

quarts de cette hausse proviennent de l'augmentation mensuelle du prix des autos usagées. De la hausse mensuelle de 0,8 % de l'IPC total en avril, plus du tiers provient de la contribution du prix des autos usagées.

Un exemple de perturbations temporaires...

Les pressions qu'engendre le marché automobile sur l'inflation pourraient être une cause d'inquiétude pour les dirigeants de la Fed. Toutefois, il semble que la problématique du marché de l'automobile soit plutôt un bon [exemple](#) de ce qu'ils considèrent comme des goulots d'étranglement qui entravent l'expansion de la production dans certaines industries et augmentent certains coûts. La Fed perçoit ces contraintes comme temporaires alors que l'offre s'ajustera tôt ou tard à la demande et que les pressions s'apaiseront sur les stocks et sur les prix.

En ce sens, l'effet de la pénurie de semi-conducteurs devra éventuellement se dissiper. Une fois cette problématique passée et vu son bas taux d'utilisation des capacités de production, le marché américain de l'automobile a de la place pour progresser plus vivement sans trop engendrer de pressions à long terme sur les prix. La fin de la pandémie devrait aussi faciliter le retour des travailleurs sur les chaînes d'assemblage. La reprise de la production devrait également se manifester dans les autres pays et les importations permettront ainsi à l'offre de mieux répondre à la demande. Celle-ci pourrait aussi évoluer différemment au cours des prochains trimestres. Les hausses récentes de prix devraient aider à la modérer. Cet effet ainsi que la rareté de certains modèles sont d'ailleurs considérés comme des causes de la baisse mensuelle de 8,2 % des ventes de véhicules neufs en mai 2021. Une éventuelle augmentation des taux d'intérêt pourrait aussi contribuer à restreindre la demande. La hausse récente des prix de l'essence pourrait également calmer la tendance vers les véhicules plus gros. Une normalisation du marché des véhicules neufs conduira tôt ou tard le marché des autos usagées vers une situation plus saine.

... mais des éléments plus structurels influenceront le marché automobile

Les facteurs temporaires que nous avons soulevés ont perturbé le secteur automobile de façon importante. Toutefois, d'autres éléments sont appelés à changer encore plus profondément cette industrie. On peut penser à la recherche d'une plus grande connectivité des nouveaux véhicules et au développement d'automobiles et de camions autonomes. Toutefois, la tendance vers l'électrification des transports est sans contredit le principal changement à venir. L'élan est déjà en place; il y a eu un premier essor des véhicules hybrides et puis, plus récemment, des véhicules complètement électriques. Il faut s'attendre à ce que l'offre d'automobiles et même de camions légers électriques fasse de grands bonds au cours des prochaines années. L'atteinte des cibles de réduction d'émissions de gaz à effet de serre nécessite d'ailleurs que le parc automobile américain doive considérablement changer. Par le biais de son plan d'infrastructure proposé à la fin mars (mais pas

encore adopté), l'administration Biden cherche d'ailleurs à soutenir et accélérer l'électrification des véhicules en y dédiant spécifiquement une somme de 174 G\$ US. Le passage vers les automobiles électriques demandera aussi un changement dans l'approvisionnement des producteurs automobiles et plusieurs de ceux-ci annoncent des investissements importants à ce sujet, notamment pour la production de batteries. La situation semble propice à une modification des façons de faire du secteur automobile, notamment par la réappropriation de la production de pièces et de matériaux. Les perturbations de 2020-2021 ont sans doute été une leçon importante à ce sujet.