



## Crise : plus ça change, plus c'est pareil...

L'état du secteur de l'automobile chez nos voisins du Sud peut laisser une étrange sensation de déjà-vu... et ce n'est pas nécessairement bon signe. La situation ressemble à celle vécue en 2008 lors de la dernière crise financière. Y a-t-il lieu de s'inquiéter ?

Un excellent papier de Richard Dupaul, intitulé « L'automobile américaine sur une route cahoteuse » et paru dans *La Presse+* le 14 août dernier, brosse un bien sombre tableau de l'un des principaux moteurs économiques des États-Unis et, par ricochet, du Canada.

Les ventes annuelles nettes totales d'automobiles sont passées d'un sommet de 17,5 millions d'unités en 2016 à 16,7 millions en juillet dernier, mentionne l'article. Petite nuance : 16,7 millions d'unités, c'est déjà plus que la moyenne des ventes annuelles enregistrées avant 2008... Rien de bien alarmant. Les pires résultats depuis le début des années 1990 dans ce secteur ont été enregistrés en 2008-2009 (9 millions d'unités) et les meilleurs, en 2001 (21,7 millions d'unités).

Avant d'approfondir ma recherche, j'avais l'impression qu'il s'achetait autant de voitures importées aux États-Unis que d'américaines. Grande fut ma surprise lorsque j'ai appris que des 16,7 millions d'unités vendues au cours des 12 derniers mois, 12,9 millions étaient des voitures fabriquées au pays... Les manufacturiers locaux conservent donc la part du lion sur leur marché et la tendance semble se maintenir au fil du temps.

### LA FONTAINE DE JOUVENCE

Autre élément qui me rassure : la détérioration du parc automobile aux États-Unis. L'âge moyen des véhicules légers est passé de 8,5 ans en 1996 à 11,6 ans en 2016 ! À 11,6 ans, la flotte automobile américaine est due pour une cure de jeunesse. Ma fille, qui vit à Los Angeles, conduit une Volkswagen Cabrio 1995 qui affiche plus de 402 335 kilomètres au compteur. Carrosserie impeccable, mécanique qui fonctionne encore rondement. Sa voiture est presque plus vieille qu'elle, elle en est quasiment à la vouvoyer...

Malgré cela, depuis 2011, les concessionnaires livrent beaucoup plus d'unités neuves que les recycleurs retirent de vieilles automobiles du marché, selon une étude de Bloomberg Intelligence. En 2016, pour 20 voitures neuves vendues, seulement 10 voitures usagées ont été mises au rancart. On ne pourra pas étirer cette tendance encore

bien longtemps, la durée de vie utile d'une voiture étant quand même limitée dans le temps. Ainsi, la demande devrait venir soutenir l'industrie automobile dans un avenir assez rapproché.

Nous avons donc d'un côté les fabricants, qui ont des capacités amplement suffisantes pour répondre à la demande, et de l'autre, un marché du neuf qui consomme à un rythme constant, un marché de l'usager en forte croissance (si l'on en croit l'évolution du titre de CarMax, une entreprise de voitures neuves et d'occasion, sur le NYSE) et un marché potentiel latent. Seule ombre au tableau : la capacité de payer des consommateurs...

### LE CÔTÉ SOMBRE DE L'AUTOMOBILE

C'est en observant les dernières données colligées sur l'endettement automobile qu'on frissonne. On peut même en venir à envisager un scénario d'apocalypse si la tendance à la hausse des taux d'intérêt entreprise depuis un an se confirme au cours des prochains mois. En effet, le marché de l'automobile aux États-Unis est florissant en partie grâce aux faibles taux de financement.

Les prêts automobiles y connaissent une croissance annualisée de 7,5 % depuis 2010, croissance supérieure à celle du revenu disponible des ménages (3,8 %), rapporte *La Presse+*. L'Américain emprunte en moyenne 31 000 \$ pour se procurer une voiture, ce qui représente des paiements mensuels de 517 \$. Comble de malheur, les prêts accusant un retard de paiement de plus de 30 jours atteignent un sommet depuis 2008 et leur durée s'allonge, dépassant les cinq ans en moyenne.

Mais restons calme. La situation actuelle, même si elle rappelle celle des *subprimes* de 2008, est encore loin de ce que nous avons alors vécu. Bien que le marché de l'automobile aux États-Unis soit important (1 100 G\$), il est sept fois plus petit que le marché immobilier, d'où est provenue la crise. Quant aux créances toxiques, elles représentent 50 G\$ pour l'automobile, contre 450 G\$ pour l'immobilier à l'époque, selon *La Presse+*.

Les autorités américaines devront donc rester vigilantes et peut-être en venir à resserrer les conditions du crédit dans ce secteur, mais il n'y a pas encore lieu de paniquer. ■

Sylvain B. Tremblay, Adm.A., Pl. Fin. est vice-président, Gestion privée de Optimum Gestion de placements.