

Ventes de véhicules au Canada et aux États-Unis — novembre 2021

CANADA

En novembre, les ventes d'automobiles au Canada ont plongé sur fond de reprise hésitante des ventes en raison des pénuries de stocks. DesRosiers Automotive Consultants Inc. estime qu'il s'est vendu 110 000 véhicules à un rythme désaisonnalisé et annualisé d'à peine 1,45 million d'exemplaires (-13,9 % sur un an), ce qui équivaut à une baisse de -7,6 % sur un mois (en données désaisonnalisées), après un gain modeste en octobre (1,3 % sur un mois, en données désaisonnalisées). Il faut se rappeler qu'on peut actualiser une certaine variabilité mensuelle puisque le virage dans l'adoption des rapports trimestriels au Canada a introduit de plus grandes marges d'erreur. La reprise de la production automobile nord-américaine en novembre (+9 % sur un mois, en données désaisonnalisées) permet d'espérer dans une certaine mesure que la production continuera de s'améliorer l'an prochain, même si toutes sortes de vents contraires viendront probablement en ralentir le rythme. À l'heure où le Canada rivalise pour des stocks limités, le nombre de jours d'offre continue d'évoluer à la baisse d'un océan à l'autre, ce qui contraint évidemment les ventes dans une conjoncture dans laquelle la demande est par ailleurs vigoureuse. La croissance de l'emploi a pu être freinée en novembre au moment où les statistiques ont été publiées lorsque les effets du rebond se sont amoindris (et que les Programmes de l'État ont été dissous); toutefois, l'acquis d'octobre a été solide, puisque les emplois ont dépassé les niveaux atteints avant la pandémie et que les gains des salaires ont été considérables dans les quatre derniers mois. Les ventes au détail (et leurs prévisions) ont étonné à la hausse jusqu'à maintenant cet automne, malgré les contraintes de l'offre. L'épargne élevée des ménages et la confiance toujours hésitante des consommateurs laissent entendre qu'ils dépenseront encore plus lorsque la reprise économique progressera — et surtout quand l'offre sera au rendez-vous. Le fort déséquilibre entre l'offre et la demande continue de porter l'inflation des prix des véhicules : 6,1 % sur un an dans l'IPC de septembre (0,3 % sur un mois, en données non désaisonnalisées). Nos prévisions des ventes s'établissent respectivement à 1,67 million, 1,77 million et 1,93 million d'exemplaires en 2021, 2022 et 2023. Si les facteurs économiques fondamentaux laissent entendre que la demande d'automobiles devrait se rapprocher des niveaux atteints avant la pandémie, la capacité de production automobile limite probablement le rythme auquel l'offre pourra répondre à cette demande refoulée; c'est pourquoi nos projections ne comblent ce déficit qu'en 2023. Il y a toujours beaucoup d'incertitude qui plane sur ces perspectives, notamment en ce qui concerne le rythme de la reprise de la production automobile. L'émergence du variant Omicron représente un autre risque considérable en créant d'autres blocages dans la chaîne logistique mondiale, alors qu'en deçà de nos frontières, les récentes catastrophes en Colombie-Britannique pourraient percuter temporairement le secteur canadien de l'automobile en bousculant l'activité dans les ports et dans le transport ferroviaire.

ÉTATS-UNIS

Aux États-Unis, les ventes d'automobiles se sont repliées en novembre : les achats ont perdu -0,7 % sur un mois (en données désaisonnalisées), ce qui nous rappelle que la reprise sera hésitante, puisque les risques guettent toujours. Les ventes annualisées se sont inscrites à 12,9 millions d'exemplaires, ce qui augmente la probabilité que les achats du quatrième trimestre peinent à franchir la barre des 13 millions d'exemplaires en données désaisonnalisées et en rythme annualisé, ce qui s'inscrit dans la foulée du gain de 5,5 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en octobre, ce qui a ravivé l'espoir qu'un rebond soit finalement en train de se dessiner. C'est probablement toujours le cas — puisque l'amélioration de la production automobile en Amérique du Nord en novembre est une bonne nouvelle; or, le chemin sera cahoteux. La conjoncture des prix élevés et les stocks limités ont probablement pesé sur la confiance des consommateurs en novembre, tout autant que la multiplication des inquiétudes sanitaires vers la fin du mois. En novembre, les intentions d'acheter des automobiles ont plongé à un creux absolu (et ont dégringolé brusquement de 2,5 points de pourcentage), selon le Conference Board, puisque l'appréciation des prix des véhicules neufs a atteint de nouveaux sommets en octobre (9,8 % sur un an, en données non désaisonnalisées), pour inscrire un gain de 1,4 % sur un mois (en données désaisonnalisées). Par ailleurs, les facteurs porteurs de la demande ont été vigoureux. Les chiffres les plus récents sur les ventes au détail ont inscrit un solide gain de 1,7 % sur un mois, puisque la croissance de l'emploi s'est accélérée en octobre, alors que les demandes d'assurance chômage hebdomadaires plus récentes ont continué de baisser tendanciellement en novembre. Nous avons abaissé les prévisions de cette année à 15,0 millions d'exemplaires en raison de la léthargie du rendement de novembre et du moindre optimisme pour le dernier mois de l'année. La demande est appelée à continuer de dépasser l'offre en 2022. Nous nous attendons à ce que les ventes se hissent à 16,1 millions et à 18,0 millions d'exemplaires, respectivement, en 2022 et 2023. Les nouveaux blocages de la production automobile à cause des facteurs liés à la pandémie dans la chaîne logistique continuent de représenter un risque de baisse important pour ces perspectives.

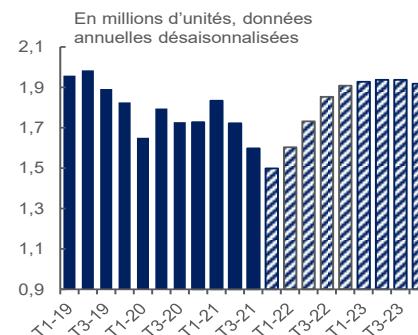
RENSEIGNEMENTS

Rebekah Young, première directrice, Politiques économiques provinciales et fiscales
 416.862.3876
 Scotiabank Economics
rebekah.young@scotiabank.com

| Ventes de véhicules au Canada et aux États-Unis | | |
|--|---------|---------|
| | Oct '21 | Nov '21 |
| (évolution en % sur un an en données non désaisonnalisées) | | |
| Canada | -17,7 | -13,9 |
| É.-U. | -23,2 | -16,7 |
| (évolution en % sur un mois en données désaisonnalisées) | | |
| Canada | 1,3 | -7,6 |
| É.-U. | 5,5 | -0,7 |

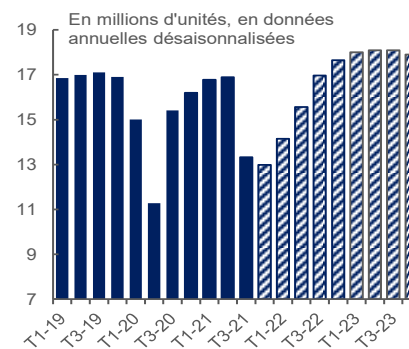
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Auto, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Ventes de véhicules légers au Canada



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive Group.

Ventes de véhicules légers aux États-Unis



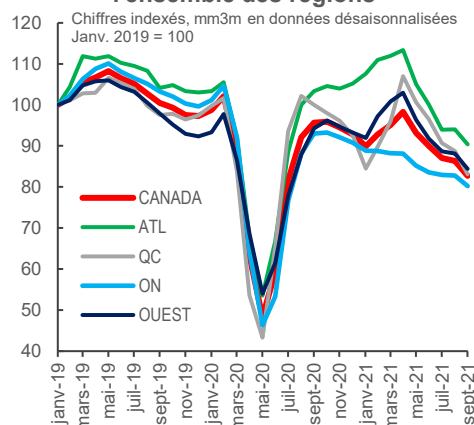
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive Group.

Tendances des ventes provinciales de véhicules au Canada

- Les données sur la léthargie des ventes provinciales d'automobiles confirment que les pénuries de stocks ont endigué les ventes dans la plus grande partie du pays en septembre. Ces données nous rappellent aussi que la prudence est de mise (du moins pour les économistes) quand il s'agit de s'en remettre à des points de données mensuels et émanant de la même source pour les ventes d'automobiles au Canada compte tenu de la grande variété des estimations dans l'ensemble des sources (puisque'il faut reconnaître que chaque source fait appel à une méthodologie différente). DesRosiers Automotive Consultants Inc. avait comptabilisé pour septembre un recul de -4,3 % sur un mois (en données désaisonnalisées) dans les ventes nationales automobiles; Wards Automotive a tabulé un gain de 1,2 % sur un mois (en données désaisonnalisées), alors que les récentes données de Statistique Canada se situent au milieu, puisqu'elles ont accusé une baisse de -2,1 sur un mois (en données désaisonnalisées) pour septembre.
- Toujours est-il que dans l'ensemble des régions, la baisse tendancielle est notable depuis le début du printemps (graphique 1). Vers la fin de 2020 et au début de 2021, on avait relevé des différences notables dans l'ensemble des marchés. La reprise des ventes d'automobiles dans la région de l'Atlantique a été moins malmenée par les contraintes pandémiques des troisième et quatrième vagues (graphique 2); au Québec, les confinements écourtés et moins rigoureux, de concert avec les solides fondamentaux économiques, ont porté le rebond des ventes d'automobiles; en Ontario, la léthargie de la reprise économique — essentiellement en raison des effets pandémiques plus considérables — a pesé plus lourdement sur les ventes d'automobiles de cette province; dans l'Ouest canadien, les ventes ont été portées par le rebond des cours des produits de base et par la hausse des fondamentaux économiques en Colombie-Britannique. Or, les pénuries de stocks ont universellement porté les ventes à la baisse, depuis, dans l'ensemble des régions.
- En septembre, toutes les régions et toutes les provinces, sauf la région de l'Atlantique, ont comptabilisé des baisses des ventes d'automobiles sur un mois. Les pénuries de stocks ont été le facteur essentiel, ce qui n'a pas empêché les provinces canadiennes de l'Atlantique d'inscrire des gains, en raison des replis dans les deux chiffres du mois précédent. Depuis le début de l'année, la région de l'Atlantique, le Québec et la Colombie-Britannique continuent d'inscrire des résultats supérieurs à la moyenne nationale.
- Bien que la production automobile paraisse se stabiliser — voire s'améliorer —, il faudra probablement attendre plusieurs mois avant de commencer à relever des différences parmi les marchés d'après les facteurs économiques plus traditionnels, puisque les stocks limités continuent de plafonner les ventes d'automobiles dans une conjoncture de demande refoulée.

Graphique 1

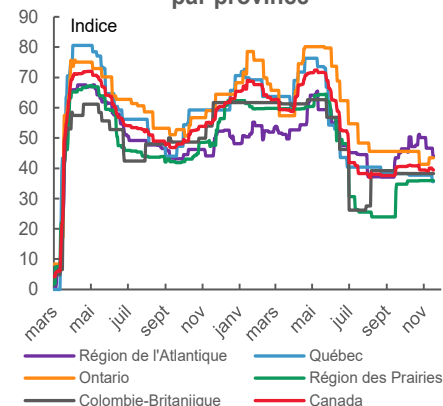
Les ventes d'automobiles dans l'ensemble des régions



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Statistique Canada.

Graphique 2

L'indice de rigueur de la COVID-19 par province



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Banque du Canada.

Perspectives des ventes provinciales de véhicules légers (en milliers d'unités par année)

| | 2010-19 | 2019 | 2020 | 2021p | 2022p | 2023p | Sept 2021, % désaison. sur 1 mois | Sept 2021, % non désaison. sur 12 mois | DDA 2021, % non désaison. sur 12 mois | DDA 2021, TAD | VÉZ* (T2 2021) % ventes de VL neufs |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------------------|--|---------------------------------------|---------------|-------------------------------------|
| Canada | 1 817 | 1 920 | 1 543 | 1 663 | 1 774 | 1 930 | | | | | 4,9 |
| Provinces de l'Atlantique | 134 | 131 | 109 | 120 | 124 | 130 | 1,7 | -17,8 | 15,9 | 123 | -- |
| Provinces du centre | 1 179 | 1 304 | 1 028 | 1 051 | 1 122 | 1 225 | -2,0 | -19,3 | 10,3 | 1 094 | 5,4 |
| Québec | 441 | 455 | 376 | 412 | 440 | 481 | -1,2 | -20,0 | 14,0 | 414 | 9,0 |
| Ontario | 738 | 848 | 652 | 639 | 682 | 745 | -2,5 | -18,9 | 8,1 | 680 | 2,8 |
| Provinces de l'Ouest | 548 | 545 | 451 | 492 | 528 | 574 | -1,8 | -18,4 | 15,2 | 503 | -- |
| Manitoba | 56 | 58 | 47 | 48 | 51 | 55 | -4,6 | -18,5 | 11,1 | 51 | 1,2 |
| Saskatchewan | 54 | 49 | 42 | 43 | 46 | 50 | -3,9 | -28,6 | 6,6 | 44 | 0,8 |
| Alberta | 239 | 223 | 184 | 196 | 210 | 228 | -2,5 | -20,5 | 11,0 | 200 | -- |
| Colombie-Britannique** | 199 | 216 | 178 | 205 | 221 | 241 | -0,2 | -14,0 | 23,0 | 208 | 9,8 |

*Les véhicules à émission zéro (VÉZ) comprennent les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables (les estimations pour Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse et l'Alberta ne sont actuellement pas accessibles en raison des limites contractuelles de l'accord de partage des données en vigueur avec Statistique Canada, mais sont comprises dans le total du Canada). ** Les données pour la Colombie-Britannique comprennent les territoires.

Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive Group, Statistique Canada.

Le présent rapport a été préparé par Études économiques Scotia à l'intention des clients de la Banque Scotia. Les opinions, estimations et prévisions qui y sont reproduites sont les nôtres en date des présentes et peuvent être modifiées sans préavis. Les renseignements et opinions que renferme ce rapport sont compilés ou établis à partir de sources jugées fiables; toutefois, nous ne déclarons ni ne garantissons pas, explicitement ou implicitement, qu'ils sont exacts ou complets. La Banque Scotia ainsi que ses dirigeants, administrateurs, partenaires, employés ou sociétés affiliées n'assument aucune responsabilité, de quelque nature que ce soit, en cas de perte directe ou consécutive découlant de la consultation de ce rapport ou de son contenu.

Ces rapports vous sont adressés à titre d'information exclusivement. Le présent rapport ne constitue pas et ne se veut pas une offre de vente ni une invitation à offrir d'acheter des instruments financiers; il ne doit pas non plus être réputé constituer une opinion quant à savoir si vous devriez effectuer un swap ou participer à une stratégie de négociation comportant un swap ou toute autre transaction. L'information reproduite dans ce rapport n'est pas destinée à constituer et ne constitue pas une recommandation de swap ou de stratégie de négociation comportant un swap au sens du Règlement 23.434 de la Commodity Futures Trading Commission des États-Unis et de l'Appendice A de ce règlement. Ce document n'est pas destiné à être adapté à vos besoins individuels ou à votre profil personnel et ne doit pas être considéré comme un « appel à agir » ou une suggestion vous incitant à conclure un swap ou une stratégie de négociation comportant un swap ou toute autre transaction. La Banque Scotia peut participer à des transactions selon des modalités qui ne concordent pas avec les avis exprimés dans ce rapport et peut détenir ou être en train de prendre ou de céder des positions visées dans ce rapport.

La Banque Scotia et ses sociétés affiliées ainsi que tous leurs dirigeants, administrateurs et employés peuvent périodiquement prendre des positions sur des monnaies, intervenir à titre de chefs de file, de cochefs de file ou de preneurs fermes d'un appel public à l'épargne ou agir à titre de mandants ou de placeurs pour des valeurs mobilières ou des produits dérivés, négocier ces valeurs et produits dérivés, en faire l'acquisition, ou agir à titre de teneurs de marché ou de conseillers, de courtiers, de banques d'affaires et/ou de maisons de courtage pour ces valeurs et produits dérivés. La Banque Scotia peut toucher une rémunération dans le cadre de ces interventions. Tous les produits et services de la Banque Scotia sont soumis aux conditions des ententes applicables et des règlements locaux. Les dirigeants, administrateurs et employés de la Banque Scotia et de ses sociétés affiliées peuvent siéger au conseil d'administration de sociétés.

Il se peut que les valeurs mobilières visées dans ce rapport ne conviennent pas à tous les investisseurs. La Banque Scotia recommande aux investisseurs d'évaluer indépendamment les émetteurs et les valeurs mobilières visés dans ce rapport et de faire appel à tous les conseillers qu'ils jugent nécessaire de consulter avant de faire des placements.

Le présent rapport et l'ensemble des renseignements, des opinions et des conclusions qu'il renferme sont protégés par des droits d'auteur. Il est interdit de les reproduire sans que la Banque Scotia donne d'abord expressément son accord par écrit.

^{MD} Marque déposée de La Banque de Nouvelle-Écosse.

La Banque Scotia, de pair avec l'appellation « Services bancaires et marchés mondiaux », est une dénomination commerciale désignant les activités mondiales exercées dans le secteur des services bancaires aux sociétés, des services bancaires de placement et des marchés financiers par La Banque de Nouvelle-Écosse et certaines de ses sociétés affiliées dans les pays où elles sont présentes, dont

Scotiabank Europe plc; Scotiabank (Ireland) Designated Activity Company; Scotiabank Inverlat S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, Scotia Inverlat Derivados S.A. de C.V., lesquelles sont toutes des membres du groupe de la Banque Scotia et des usagers autorisés de la marque Banque Scotia. La Banque de Nouvelle-Écosse est constituée au Canada sous le régime de la responsabilité limitée et ses activités sont autorisées et réglementées par le Bureau du surintendant des institutions financières du Canada. Au Royaume-Uni, les activités de La Banque de Nouvelle-Écosse sont autorisées par la Prudential Regulation Authority et assujetties à la réglementation de la Financial Conduct Authority et à la réglementation limitée de la Prudential Regulation Authority. Nous pouvons fournir sur demande les détails du périmètre de l'application, à La Banque de Nouvelle-Écosse, de la réglementation de la Prudential Regulation Authority du Royaume-Uni. Les activités de Scotiabank Europe plc sont autorisées par la Prudential Regulation Authority et réglementées par la Financial Conduct Authority et la Prudential Regulation Authority du Royaume-Uni.

Les activités de Scotiabank Inverlat, S.A., de Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., de Grupo Financiero Scotiabank Inverlat et de Scotia Derivados, S.A. de C.V. sont toutes autorisées et réglementées par les autorités financières du Mexique.

Les produits et les services ne sont pas tous offerts dans toutes les administrations. Les services décrits sont offerts dans les administrations dont les lois le permettent.