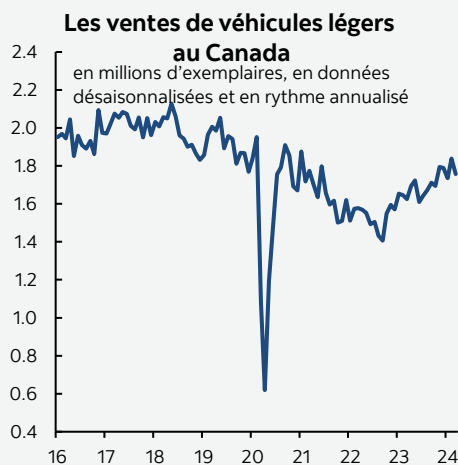


Contributeurs

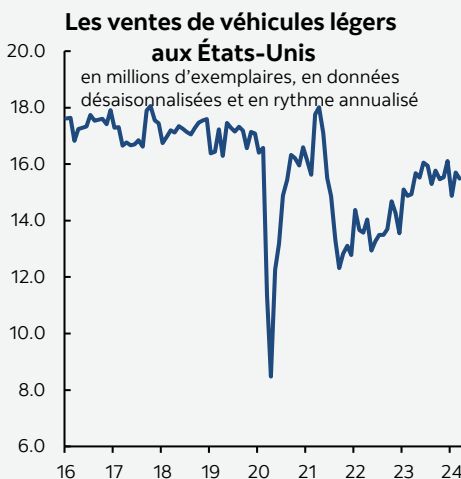
John Fanjoy
Économiste
Études économiques de la Banque Scotia
416.866.4735
john.fanjoy@scotiabank.com

Graphique 1



Sources: Études économiques de la Banque Scotia et Wards Automotive

Graphique 2



Sources: Études économiques de la Banque Scotia et BEA.

Les ventes d'automobiles en mars : Progression des ventes du premier trimestre au Canada

CANADA : REPRISE HÉSITANTE AU PREMIER TRIMESTRE

En mars, les ventes d'automobiles au Canada se sont ralenties pour s'inscrire à 1,76 million d'exemplaires (-4,4 % sur un mois) en rythme désaisonnalisé et annualisé, selon Wards Automotive (graphique 1). Malgré sa volatilité en fréquence mensuelle, la demande de véhicules neufs perdue en 2024, et son rythme reste supérieur à 1,68 million d'exemplaires vendus en 2023. Les chiffres des ventes non désaisonnalisées pour janvier et février ont été révisés à la hausse, soit respectivement de 2,7 % et de 2,5 %, ce qui explique une partie de la baisse désaisonnalisée, puisque les ventes d'automobiles ont moins augmenté que dans un mois typique de mars, selon les annales récentes. Les ventes d'automobiles se sont établies à une moyenne de 1,78 million d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) au T1, soit une hausse de 1,0 % sur un trimestre par rapport au T4 de 2023, pour atteindre le point culminant dans un trimestre depuis le T1 de 2021. Il n'empêche que les ventes non désaisonnalisées continuent de se chiffrer à -5,7 % depuis le début de l'année par rapport aux niveaux de 2019. Le taux moyen du crédit automobile s'élevait à 8,2 % à la fin de janvier, à l'heure où la Banque du Canada continue de maintenir à 5 % son taux directeur. Alors que les récents chiffres annuels de l'inflation de synthèse et de l'inflation fondamentale ont été, dans un cas comme dans l'autre, inférieurs à 3 % en février, la BdC devra probablement attendre d'autres statistiques confirmant que l'inflation revient durablement sur la cible de 2 % avant de commencer à abaisser son taux directeur, ce qu'elle devrait faire, à notre avis, au T3 cette année. Nos prévisions pour les ventes d'automobiles au Canada s'établissent à 1,74 million d'exemplaires en 2024, et augmentent pour passer à 1,78 million d'exemplaires en 2025, lorsque les vents contraires qui soufflent sur les taux d'intérêt s'apaiseront.

ÉTATS-UNIS : AMÉLIORATION DE L'OFFRE MALGRÉ LE FREINAGE DE LA CROISSANCE DES VENTES

Aux États-Unis, les ventes de véhicules légers neufs se sont ralenties à 15,5 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) (-1,3 % sur un mois) en mars (graphique 2). Les ventes d'automobiles dans ce pays se sont chiffrées à une moyenne de 15,4 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) au premier trimestre, en se contractant de -2,3 % sur un trimestre. Bien que les ventes de véhicules légers dans ce pays continuent de se ralentir par rapport à leur récent pic de 15,8 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) au T2 de 2023, les ventes non désaisonnalisées progressent de 5,1 % depuis le début de l'année par rapport à l'an dernier. Cette période de calme plat et de ralentissement des ventes favorise l'amélioration de l'offre. La production nord-américaine de véhicules légers a augmenté pour s'établir à une moyenne de 15,6 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) pour le trimestre clos en février 2024. Dans le même temps, l'inventaire des véhicules légers aux États-Unis a crû dans 23 des 24 derniers mois (en chiffres désaisonnalisés); or, les stocks du T1 de 2024 restent légèrement supérieurs à 60 % des niveaux du T1 de 2019. L'expédition des véhicules via le port de Baltimore a été paralysée par l'effondrement du pont qui s'est produit le 26 mars. D'après les données de l'Administration portuaire du Maryland, on a importé via ce port 282 000 voitures en 2023. L'an dernier, les importations de véhicules via le port de Baltimore ont représenté moins de 2 % des ventes de 15,5 millions d'exemplaires de l'an dernier, ce qui laisse entendre que leur réacheminement pourrait peu à peu augmenter les pressions qui s'exercent sur les coûts dans certains cas, dans un secteur qui a été malmené, dans les quatre dernières années, par les chocs chroniques de la chaîne logistique; mais dans l'ensemble, l'impact ne devrait pas avoir pour effet de modifier considérablement les prévisions. Nos prévisions pour les ventes d'automobiles aux États-Unis se chiffrent à 15,9 millions d'exemplaires en 2024 en raison des vents contraires que font souffler les taux d'intérêt élevés et les stocks qu'on est toujours en train de reconstituer devraient augmenter pour s'établir à 16,7 millions d'exemplaires en 2025 lorsque ces vents contraires se calmeront.

LES VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES: CROISSANCE GÉNÉRALISÉE DES VENTES D'AUTOMOBILES EN FÉVRIER

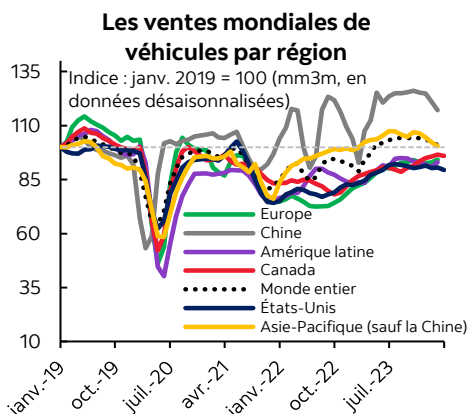
Les ventes mondiales d'automobiles ont augmenté de 2,5 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en février après avoir enchaîné trois baisses mensuelles consécutives; les ventes ont crû dans la plupart des régions couvertes (graphique 3). En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles ont progressé de 3,7 % sur un mois (en données désaisonnalisées); elles ont inscrit une deuxième hausse mensuelle consécutive depuis le début de l'année. La croissance des ventes d'automobiles de février a été étayée par les progrès accomplis dans 10 des 15 pays couverts : les ventes ont augmenté en France (4,5 % sur un mois, en données désaisonnalisées), en Italie (1,1 %) et au Royaume-Uni (10,5 %), alors qu'elles ont baissé en Allemagne (-0,7 %) et en Espagne (-1,6 %). En Europe de l'Est, les ventes d'automobiles ont plongé de -3,4 % sur un mois (en données désaisonnalisées) : elles ont baissé dans trois des quatre pays couverts et ont été encore plus ralenties par leur baisse soutenue en Russie (-6,4 %). En Amérique latine, les ventes d'automobiles ont elles aussi augmenté pour un deuxième mois consécutif depuis le début de l'année, en progressant de 5,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées). Les légères baisses comptabilisées au Mexique (-0,7 % sur un mois, en données désaisonnalisées) et au Chili (-0,9 %) ont été entièrement éclipsées par les hausses inscrites au Brésil (1,8 %), en Colombie (13,1 %) et au Pérou (14,7 %), alors qu'en Argentine, la progression désaisonnalisée de 72,6 % est essentiellement attribuable à des distorsions, puisque les ventes non désaisonnalisées ont augmenté de 10 % sur un mois. En Asie-Pacifique, les ventes d'automobiles ont progressé de 0,8 % sur un mois (en données

désaisonnalisées), puisque les hausses inscrites en Australie (7,6 %), en Chine (2,1 %), en Indonésie (6,5 %) et en Corée du Sud (2,3 %) ont été essentiellement masquées par les baisses comptabilisées en Inde (-3,0 %) et au Japon (-5,8 %). Dans nos prévisions pour les ventes mondiales d'automobiles, nous nous attendons à une hausse de 2,3 % en 2024 et de 3,3 % en 2025, parce que les taux d'intérêt élevés pèsent sur les dépenses des consommateurs et sur l'activité économique (graphique 4).

LES VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES AU CANADA : LA COLOMBIE-BRITANNIQUE ATTEINT LA PREMIÈRE CIBLE ANNUELLE INTERMÉDIAIRE DANS LA VENTE DE VEZ

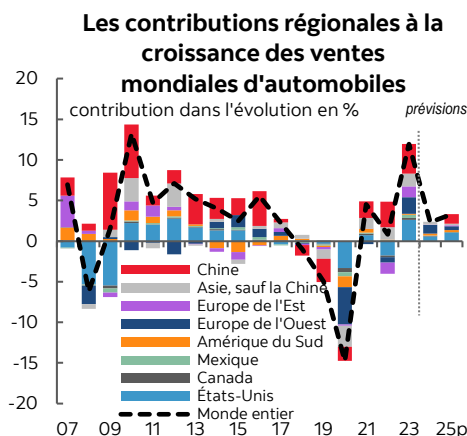
La part des véhicules à émission zéro (VEZ) dans les nouvelles immatriculations de véhicules à moteur au Canada a légèrement baissé pour s'établir à 12,0 % au T4, contre 12,3 % au T3 de 2023, selon Statistique Canada. Les nouvelles immatriculations annuelles de VEZ ont progressé de 49,4 % sur un an pour s'inscrire à 184,6 k en 2023, dont 139,5 k étaient des véhicules électriques à batterie et 45,1 k, des véhicules hybrides rechargeables. Grâce à la croissance de la part du marché des véhicules électriques à batterie et des véhicules hybrides rechargeables, les VEZ interviennent pour un peu plus d'un sur 10 (10,8 %) des nouvelles immatriculations de véhicules à moteur dans tout le Canada l'an dernier (1,71 million). La part du marché des VEZ représente la moitié du premier objectif provisoire de vente d'au moins 20 % de VEZ parmi les nouveaux véhicules légers au Canada d'ici 2026; ce premier objectif est un jalon dans la réalisation de la cible de vente de 100 % de VEZ au Canada d'ici 2035. En Colombie-Britannique, la part du marché des VEZ a légèrement fléchi à 21,4 % au T4 contre 23,2 % au T3 (graphique 5). La Colombie-Britannique est la seule province pour laquelle des données sont publiées à atteindre déjà cette première cible intermédiaire des ventes dans les chiffres annuels, puisque les 42,6 k VEZ représentent un sur cinq (20,2 %) de toutes les nouvelles immatriculations de véhicules à moteur en 2023. Au Québec, les VEZ ont représenté plus d'une immatriculation nouvelle sur cinq nouvelles immatriculations de véhicules à moteur pour le deuxième trimestre consécutif au T4 (21,4 %) en 2023, ce qui représente une hausse sur les 20,9 % inscrits au T3. Or, les 77,1 k immatriculations annuelles de VEZ ont représenté 18,6 % des immatriculations de véhicules de cette province en 2023. Dans le même temps en Ontario, qui est la province la plus importante d'après toutes les immatriculations de véhicules à carburant, les VEZ sont restés stables, à 8,2 % de l'ensemble des nouveaux véhicules à moteur immatriculés au T3 et au T4, alors que les 49,8 k VEZ vendus pour l'année représentent une part de marché de 7,4 % en 2023. L'Île-du-Prince-Édouard a déclaré une part annuelle comparable des VEZ, soit 7,6 % (496 exemplaires) pour les immatriculations annuelles 2023 de véhicules à moteur. Dans le même temps, la part annuelle de marché des VEZ dans les autres provinces pour lesquelles des données sont publiées est dans chaque cas inférieure à 5 % : cette part s'établit à 4,8 % (1,7 k exemplaires) pour le Nouveau-Brunswick, à 3,5 % (1,6 k exemplaires) pour le Manitoba et à 2,3 % (1,1 k exemplaires) pour la Saskatchewan. Statistique Canada ne publie pas les nouvelles immatriculations de véhicules à moteur par type de carburant pour Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, ni pour l'Alberta. Dans le cadre de son budget de l'exercice financier 2024-2025, le Manitoba a récemment annoncé qu'il lancerait un programme d'incitation à l'achat des VEZ, en offrant, sur les véhicules électriques à batterie ou sur les véhicules hybrides rechargeables répondant aux conditions d'admission, des rabais pouvant atteindre 4 000 \$ afin d'encourager la demande de VE dans cette province. Au Québec, dans le cadre du budget de l'exercice financier 2024-2025, le gouvernement a annoncé qu'il éliminerait peu à peu le rabais sur les VE d'ici la fin de 2026, en réduisant chaque année le montant du rabais, actuellement plafonné à 7 000 \$. Bien qu'il soit encourageant que la Colombie-Britannique et le Québec aient tous deux atteint une part des ventes de VEZ de 20 % en chiffres annuels et trimestriels, respectivement, en 2023, il faudra que les autres provinces continuent d'accomplir des progrès pour permettre au Canada d'atteindre la première cible intermédiaire des ventes de VEZ d'ici 2026, puisque l'activité paralysée fait souffler des vents contraires à court terme et même à plus long terme.

Graphique 3



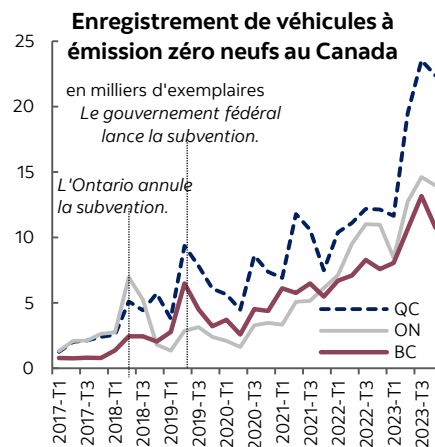
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive et associations nationales de l'automobile.

Graphique 4



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

Graphique 5



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

Tableau 1 — Perspectives des ventes mondiales d'automobiles (Millions d'unités)

	2010-19	2020	2021	2022	2023	2024p	2025p	Fév 2024, en % sur un mois, en DD	Fév 2024, en % sur un an, en DND	DDA 2023, en % sur un an, en DND
Total	71.1	63.8	66.7	67.3	75.3	77.1	79.6	2.5	-1.6	7.6
Amérique du Nord	18.7	17.0	17.6	16.4	18.5	19.1	19.9	5.1	9.3	6.5
Canada	1.82	1.54	1.66	1.52	1.68	1.74	1.78	6.0	12.7	8.9
États-Unis	15.7	14.5	14.9	13.8	15.5	15.9	16.7	5.5	8.8	5.5
Mexique	1.22	0.95	1.01	1.09	1.36	1.39	1.43	-0.7	11.1	14.8
Europe de l'Ouest	13.0	10.7	10.5	10.0	11.4	12.2	12.5	3.7	10.0	10.5
Allemagne	3.2	2.9	2.6	2.7	2.8	3.1	3.1	-0.7	5.4	11.8
Royaume-Uni	2.3	1.6	1.6	1.6	1.9	2.0	2.1	10.5	14.0	10.3
Europe de l'Est	3.3	2.8	2.8	1.9	2.8	2.8	2.9	-3.4	35.9	44.6
Russie	2.1	1.5	1.5	0.6	1.1	1.1	1.1	-6.4	51.4	65.4
Asie	31.9	30.6	32.7	35.9	39.4	39.6	40.7	0.8	-13.8	4.9
Chine	19.7	20.1	21.5	23.6	26.0	26.0	26.9	2.1	-19.4	10.5
Inde	3.3	2.8	3.6	4.4	4.7	4.9	4.9	-3.0	11.4	13.5
Japon	5.1	4.6	4.4	4.2	4.8	4.8	4.8	-5.8	-19.2	-16.0
Amérique du Sud	4.3	2.8	3.1	3.2	3.2	3.4	3.6	8.7	17.4	11.0
Brésil	2.91	1.95	1.98	1.96	2.18	2.27	2.38	1.8	29.7	22.8
Chili	0.34	0.26	0.42	0.43	0.31	0.33	0.35	-0.9	-14.4	-11.6
Colombie	0.26	0.19	0.24	0.25	0.18	0.20	0.21	13.1	1.1	-5.5
Pérou	0.16	0.11	0.16	0.16	0.16	0.18	0.19	14.7	4.6	-3.1

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

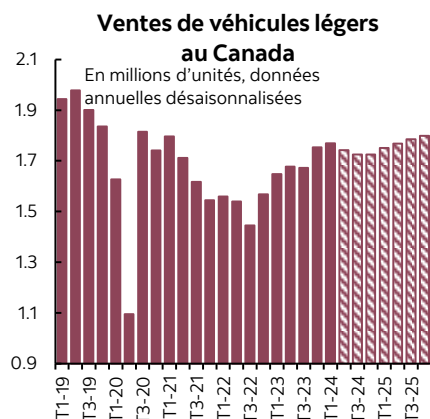
Tableau 2 — Les perspectives des ventes d'automobiles dans les provinces (en milliers d'exemplaires par an)

	2010-19	2020	2021	2022	2023	2024p	2025p	Jan 2024, %, désaison. sur 1 mois	Jan 2024, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2024, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (T4 2023) % ventes de VL neufs
Canada	1,817	1,543	1,663	1,523	1,684	1,740	1,776				12.0
Provinces de l'Atlantique	134	109	119	105	114	118	120	0.0	24.7	24.7	--
Provinces du centre	1,179	1,030	1,070	1,004	1,122	1,125	1,149	1.3	13.4	13.4	13.2
Québec	441	378	404	369	408	412	420	-1.5	19.9	19.9	21.4
Ontario	738	653	665	635	714	714	729	3.2	9.8	9.8	8.2
Provinces de l'Ouest	548	453	487	449	504	497	507	-4.5	10.2	10.2	--
Manitoba	56	47	49	45	49	50	51	5.3	15.4	15.4	3.5
Saskatchewan	54	42	43	41	44	45	45	-1.6	15.9	15.9	2.1
Alberta	239	184	196	182	208	202	206	-6.7	6.5	6.5	--
Colombie-Britannique**	199	179	199	181	204	200	204	-5.2	11.6	11.6	21.4

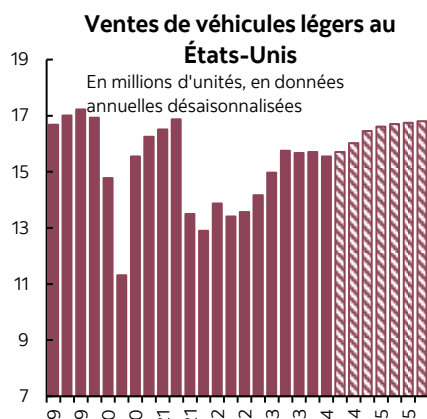
*Les véhicules à émission zéro (VÉZ) comprennent les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables (les estimations pour Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse et l'Alberta ne sont actuellement pas accessibles en raison des limites contractuelles de l'accord de partage 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 et Statistique Canada.

Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

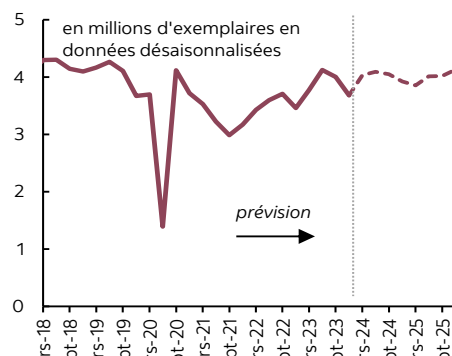


Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive Group.



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

Les prévisions de la production automobile nord-américaine de Wards Automotive



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

Tableau 3 — Les perspectives annuelles de production en Amérique du Nord

	2010-19	2020	2021	2022	2023	2024p	2025p
	(Millions d'unités, taux annuel)						
Production nord-américaine	15.9	13.0	12.9	14.2	15.6	16.1	16.0
Canada	2.2	1.4	1.1	1.2	1.5	1.3	1.4
États-Unis	10.4	8.6	8.9	9.7	10.3	11.0	10.9
Mexique	3.2	3.0	2.9	3.3	3.7	3.8	3.7

Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Wards Automotive.

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.