

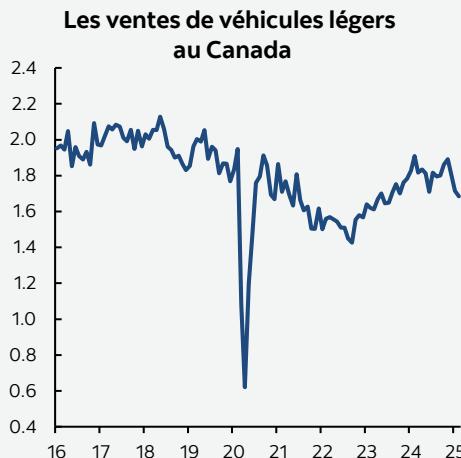
## MARCHÉ MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

Le 12 mars 2025

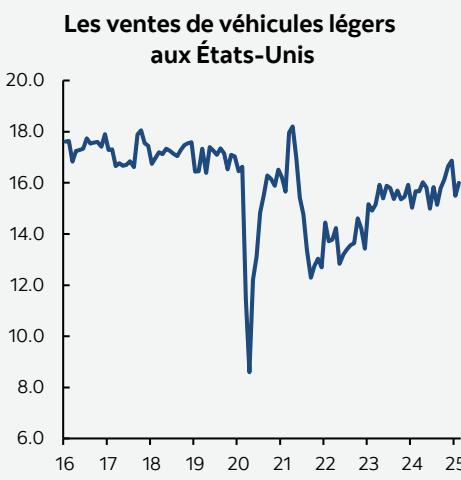
### Contributeurs

**John Fanjoy**  
Économiste  
Études économiques de la Banque Scotia  
416.866.4735  
[john.fanjoy@scotiabank.com](mailto:john.fanjoy@scotiabank.com)

### Graphique 1



### Graphique 2



# Les ventes d'automobiles en février : Les nuages de l'incertitude tarifaire assombrissent l'horizon du secteur automobile nord-américain

## CANADA : LÉTHARGIE PASSAGÈRE OU DURABLE À L'ORÉE DE 2025?

En février, les ventes d'automobiles au Canada ont perdu -1,7 % sur un mois pour se chiffrer à 1,69 million d'exemplaires en rythme désaisonnalisé et annualisé, selon Wards Automotive (graphique 1).

La cadence des ventes de véhicules légers a fléchi au début de l'année, en chiffres désaisonnalisés : la moyenne mobile sur trois mois (mm3m) a plongé à 1,73 million d'exemplaires (en rythme désaisonnalisé et annualisé), contre 1,85 million d'exemplaires au quatrième trimestre de 2024.

Le pronostic de l'industrie laisse entendre que ce ralentissement pourrait s'expliquer en partie par la léthargie du segment des véhicules électriques, parce qu'on a mis en pause en janvier le rabais fédéral du Programme d'incitatifs pour véhicules zéro émission (iVZE) et la subvention des véhicules électriques Roulez Vert du Québec en raison du tarissement annoncé dans le financement de ces programmes. Le Québec devrait relancer en avril, dans le nouvel exercice financier, sa subvention pour les véhicules électriques, qui devrait cadrer avec le plan déjà annoncé pour éliminer progressivement le programme d'aide financière, alors que l'avenir du programme iVZE est plus incertain, surtout dans un scénario de guerre commerciale dans lequel les gouvernements pourraient être appelés à respecter de front différentes priorités dans les dépenses des programmes.

Vers la fin de 2024, les statistiques économiques ont laissé entrevoir une réaction positive à la baisse des taux d'intérêt : le taux de chômage du Canada évolue tendanciellement aux alentours de 6,6 % en février, contre 6,9 % en novembre 2024, et les chiffres du PIB nous apprennent que la consommation des ménages a crû de 5,6 % sur un trimestre (en rythme désaisonnalisé et annualisé) au quatrième trimestre. Or, la menace de l'administration américaine d'imposer des surtaxes généralisées de 25 % sur les importations hors énergie du Canada, de concert avec la riposte du Canada d'imposer des surtaxes réciproques sur 155 milliards de dollars de marchandises, continue de peser sur ce rebond de l'activité économique et sur les perspectives. Les dirigeants d'entreprises et les représentants de l'industrie automobile avertissent que des surtaxes aussi importantes pourraient paralyser la production automobile en moins d'une semaine, puisque la chaîne logistique est fortement intégrée dans le couloir nord-américain et ne pourrait pas absorber ces surcoûts.

La conjoncture commerciale reste volatile : les menaces tarifaires changent chaque jour. Nos prévisions pour les ventes de véhicules légers canadiens s'établissent à 1,84 million d'exemplaires en 2025 et à 1,83 million en 2026; or, elles risquent de baisser si les surtaxes généralisées se matérialisent.

## ÉTATS-UNIS : DES VENTS CONTRAIRES TARIFAIRES TENACES SOUFFLENT SUR LA CROISSANCE

En février, les ventes d'automobiles aux États-Unis ont gagné 3,2 % sur un mois en rythme désaisonnalisé pour s'inscrire à 16 millions d'exemplaires en rythme annualisé (graphique 2).

Dans les deux premiers mois de 2025, les ventes mensuelles d'automobiles aux États-Unis ont reculé après avoir bondi à la fin de l'an dernier. La cadence des ventes en mm3m en février s'est ralenti à 16,1 millions d'exemplaires (en rythme désaisonnalisé et annualisé), contre une moyenne de 16,5 millions d'exemplaires (en rythme désaisonnalisé et annualisé) au T4 de 2024. Or, le rythme des ventes de véhicules légers neufs reste supérieur aux 15,9 millions d'exemplaires vendus en 2024.

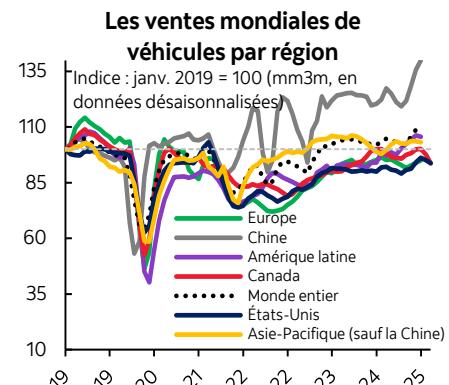
L'inflation sous-jacente toujours aussi récalcitrante, engluée aux alentours de 3 % sur un an, de concert avec la moyenne de 4,1 % du taux de chômage, a repoussé les attentes pour d'autres baisses de taux de la Réserve fédérale dans le court terme. La Fed a abaissé son taux directeur de 100 points de base, à 4,5 %, dans ses trois dernières réunions de 2024, et les marchés anticipent un ralentissement dans le rythme des baisses en 2025. On s'attend à une normalisation progressive de la politique monétaire, ce qui représente une constituante porteuse de la croissance économique, qui devrait se ralentir en 2025 par rapport à la forte croissance de 2,8 % sur un an comptabilisée en 2024. Or, la multiplication des menaces tarifaires et leur mise en œuvre commencent à plomber les perspectives, ainsi que le moral des consommateurs et des entreprises.

Nos prévisions pour les ventes de véhicules légers aux États-Unis ressortent à 16,2 millions d'exemplaires en 2025 et à 16,5 millions en 2026, ce qui risque de baisser si les surtaxes généralisées devaient être mises en œuvre dans toute l'Amérique du Nord.

## VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : CROISSANCE GÉNÉRALISÉE DES VENTES EN 2024

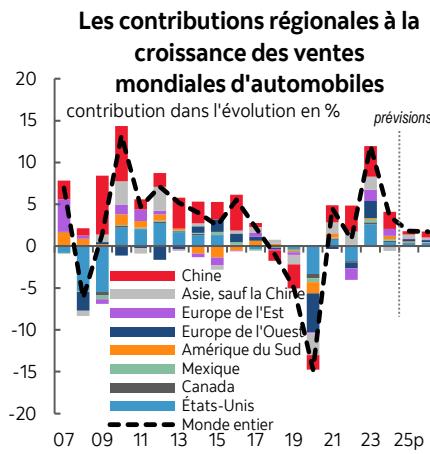
**Les ventes mondiales d'automobiles se sont ralenties à -1,1 % sur un mois (en rythme désaisonnalisé) en décembre, après avoir augmenté dans quatre des cinq mois précédents (graphique 3).** Les ventes d'automobiles se sont accélérées de 7,6 % sur un trimestre (en rythme désaisonnalisé) au T4, grâce à la vigueur des ventes, vers la fin de l'année, ce qui a donné la meilleure croissance trimestrielle depuis le T3 de 2022. Les ventes mondiales annuelles d'automobiles ont progressé de 3,5 % en 2024. En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles ont fini l'année sur une meilleure note qu'au début de 2024 : elles ont augmenté de 2,4 % sur un mois (en rythme désaisonnalisé) en décembre et de 3,9 % sur un trimestre (en rythme désaisonnalisé) au T4, même si elles ont légèrement fléchi de -0,1 % sur un an (en rythme non désaisonnalisé) en 2024. En Europe de l'Est, elles ont gagné 0,4 % sur un mois (en rythme désaisonnalisé) en décembre, en progressant de 3,4 % sur un trimestre (en rythme désaisonnalisé) au T4, ce qui donne une croissance annuelle des ventes de 22,4 % sur un an (en rythme non désaisonnalisé) pour 2024. Dans la région de l'Asie-Pacifique, les ventes d'automobiles ont perdu -2,2 % sur un mois (en rythme désaisonnalisé) pour décembre; or, le rythme moyen des ventes a augmenté de 10,3 % sur un trimestre (en rythme désaisonnalisé) au T4, grâce à des ventes annuelles en hausse de 2,8 % sur un an (en rythme non désaisonnalisé) pour 2024, essentiellement du fait de la progression de 5,9 % sur un an des ventes d'automobiles en Chine, pays qui représente le marché le plus important de la région en volume. Dans le même temps, les ventes de véhicules en Amérique latine ont régressé de -6,0 % sur un mois (en rythme désaisonnalisé) pour décembre, ce qui a masqué par ailleurs la hausse des ventes de 3,2 % sur un trimestre (en rythme désaisonnalisé) pour le T4 et ce qui a pesé sur l'augmentation de 9,3 % sur un an (en rythme non désaisonnalisé) pour 2024. Nous prévoyons que les ventes mondiales de véhicules augmenteront de 1,8 % en 2025 et de 1,7 % en 2026 (graphique 4).

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.

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

	2010-19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p	Déc 2024, en % sur un mois, en DD	Déc 2024, en % sur un an, en DND	DDA 2024, en % sur un an, en DND
<b>Total</b>	<b>71.1</b>	<b>66.7</b>	<b>67.3</b>	<b>75.3</b>	<b>78.0</b>	<b>79.4</b>	<b>80.7</b>	<b>-1.1</b>	<b>6.3</b>	<b>3.5</b>
<b>Amérique du Nord</b>	<b>18.7</b>	<b>17.6</b>	<b>16.4</b>	<b>18.5</b>	<b>19.2</b>	<b>19.5</b>	<b>19.9</b>	<b>-0.5</b>	<b>2.4</b>	<b>3.4</b>
Canada	1.82	1.66	1.52	1.68	1.82	1.84	1.83	-4.6	1.6	8.0
États-Unis	15.7	14.9	13.8	15.5	15.9	16.2	16.5	1.2	2.4	2.3
Mexique	1.22	1.01	1.09	1.36	1.49	1.52	1.54	-13.1	2.4	9.9
<b>Europe de l'Ouest</b>	<b>13.0</b>	<b>10.5</b>	<b>10.0</b>	<b>11.4</b>	<b>11.4</b>	<b>11.6</b>	<b>11.8</b>	<b>2.4</b>	<b>1.5</b>	<b>-0.1</b>
Allemagne	3.2	2.6	2.7	2.8	2.8	2.9	3.0	-6.0	-7.1	-1.0
Royaume-Uni	2.3	1.6	1.6	1.9	2.0	2.0	2.0	1.2	-0.2	2.6
<b>Europe de l'Est</b>	<b>3.3</b>	<b>2.8</b>	<b>1.9</b>	<b>2.8</b>	<b>3.4</b>	<b>3.4</b>	<b>3.5</b>	<b>0.4</b>	<b>9.5</b>	<b>22.4</b>
Russie	2.1	1.5	0.6	1.1	1.6	1.7	1.7	-5.1	3.8	47.5
<b>Asie</b>	<b>31.9</b>	<b>32.7</b>	<b>35.9</b>	<b>39.4</b>	<b>40.5</b>	<b>41.2</b>	<b>41.9</b>	<b>-2.2</b>	<b>8.4</b>	<b>2.8</b>
Chine	19.7	21.5	23.6	26.0	27.6	27.9	28.4	-2.6	11.7	5.9
Inde	3.3	3.6	4.4	4.7	4.9	5.1	5.1	1.3	10.3	3.4
Japon	5.1	4.4	4.2	4.8	4.4	4.6	4.6	-5.0	-9.1	-7.5
<b>Amérique du Sud</b>	<b>4.3</b>	<b>3.1</b>	<b>3.2</b>	<b>3.2</b>	<b>3.5</b>	<b>3.6</b>	<b>3.7</b>	<b>-2.8</b>	<b>11.9</b>	<b>9.3</b>
Brésil	2.91	1.98	1.96	2.18	2.49	2.55	2.59	-7.6	3.0	14.1
Chili	0.34	0.42	0.43	0.31	0.30	0.31	0.31	3.1	3.2	-3.7
Colombie	0.26	0.24	0.25	0.18	0.20	0.20	0.20	8.9	27.6	9.0
Pérou	0.16	0.16	0.16	0.16	0.15	0.16	0.16	3.1	5.0	-8.2

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)

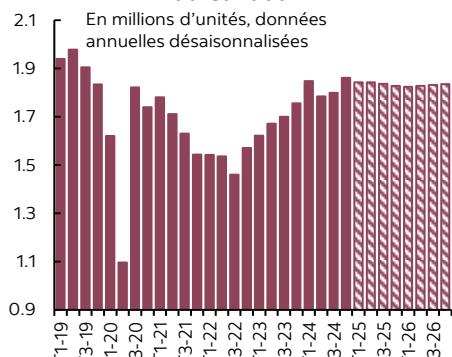
	2010-19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p	Dec 2024, %, désaison. sur 1 mois	Dec 2024, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2024, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (T3 2024) % ventes de VL neufs
<b>Canada</b>	<b>1,817</b>	<b>1,663</b>	<b>1,523</b>	<b>1,684</b>	<b>1,819</b>	<b>1,838</b>	<b>1,830</b>				<b>15.7</b>
<b>Provinces de l'Atlantique</b>	<b>134</b>	<b>119</b>	<b>105</b>	<b>115</b>	<b>135</b>	<b>124</b>	<b>124</b>	<b>1.4</b>	<b>6.3</b>	<b>17.3</b>	--
<b>Provinces du centre</b>	<b>1,179</b>	<b>1,070</b>	<b>1,014</b>	<b>1,132</b>	<b>1,233</b>	<b>1,188</b>	<b>1,183</b>	<b>-2.3</b>	<b>6.4</b>	<b>9.0</b>	<b>18.5</b>
Québec	441	404	372	412	471	435	433	0.0	13.0	14.2	32.8
Ontario	738	665	642	720	762	754	751	-3.8	2.6	5.9	8.7
<b>Provinces de l'Ouest</b>	<b>548</b>	<b>487</b>	<b>454</b>	<b>509</b>	<b>547</b>	<b>525</b>	<b>523</b>	<b>-4.1</b>	<b>2.3</b>	<b>7.4</b>	--
Manitoba	56	49	46	50	58	53	53	1.5	15.3	16.7	6.2
Saskatchewan	54	43	42	45	51	47	47	4.0	10.2	13.9	3.1
Alberta	239	196	184	210	223	214	213	-5.3	0.2	6.6	--
Colombie-Britannique**	199	199	182	205	215	211	210	-6.1	-0.3	4.6	22.7

\*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.

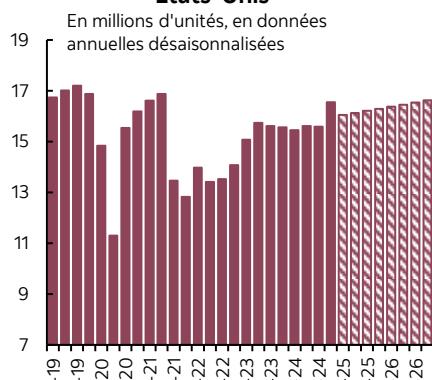
## Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

## Ventes de véhicules légers au Canada



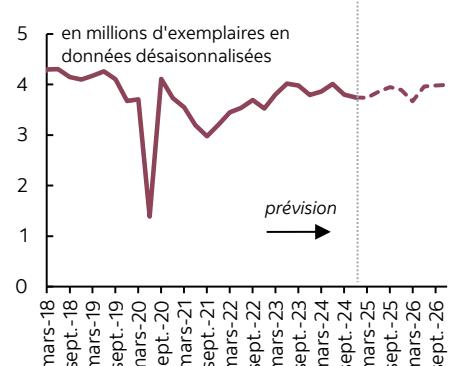
Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Wards Automotive.

## Ventes de véhicules légers aux États-Unis



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

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



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

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

2010-19 2021 2022 2023 2024 2025p 2026p

(Millions d'unités, taux annuel)

Production nord-américaine	15.9	12.9	14.2	15.6	15.4	15.4	15.6
Canada	2.2	1.1	1.2	1.5	1.3	1.3	1.5
États-Unis	10.4	8.9	9.7	10.3	10.2	10.1	10.0
Mexique	3.2	2.9	3.3	3.7	3.8	4.0	4.1

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 coches 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.**

<sup>MD</sup> 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.