

MARCHÉ MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

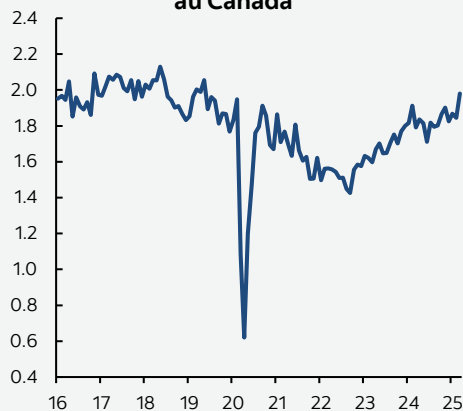
Le 11 avril 2025

Contributeurs

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

Graphique 1

Les ventes de véhicules légers au Canada



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

Graphique 2

Les ventes de véhicules légers aux États-Unis



Sources : Études économiques de la Banque Scotia et BEA.

Les ventes d'automobiles en mars : Dans l'anticipation des risques tarifaires potentiels

**CANADA : LE T1 DE 2025 TERMINE EN FORCE À L'HEURE OÙ LES TARIFS DOUANIERS PÈSENT SUR
LES PERSPECTIVES**

En mars, les ventes d'automobiles au Canada ont crû de 7,3 % sur un mois pour se chiffrer à 1,98 million d'exemplaires en rythme désaisonnalisé et annualisé, selon Wards Automotive (graphique 1). Ce rebond des ventes d'automobiles, de concert avec les révisions à la hausse de plus de 9 % apportées aux données pour janvier et février respectivement, s'est soldé par un gain de 1,8 % sur un trimestre pour le T1. En chiffres non désaisonnalisés, les ventes du premier trimestre ont gagné 4,3 % sur un an et ont augmenté de 3,6 % sur le même trimestre de 2019.

Le solide début d'année pour les ventes d'automobiles pourrait s'expliquer au moins en partie par les ventes réalisées auprès des consommateurs, sans doute motivés par l'anticipation de la tourmente tarifaire, dont la rafale de surtaxes de mars. Les États-Unis avaient menacé d'imposer des surtaxes depuis la fin de janvier sur certains biens canadiens importés, certaines surtaxes devaient entrer en vigueur au début de mars, et on a annoncé le 26 mars que de nouvelles surtaxes cibleraient directement le secteur de l'automobile.

Les États-Unis ont imposé des tarifs de 25 % sur les automobiles importées, en consentant un traitement tarifaire de faveur aux véhicules conformes à l'ACEUM, et prévoient d'étendre ces tarifs aux pièces automobiles lorsqu'on aura institué un processus pour appliquer ces tarifs exclusivement à la valeur des pièces fabriquées ailleurs qu'aux États-Unis. Dans le même temps, le Canada a riposté en imposant des tarifs de 25 % sur les véhicules non conformes à l'ACEUM et importés au Canada depuis les États-Unis, ainsi que des tarifs de 25 % sur les pièces fabriquées ailleurs qu'au Canada et au Mexique des véhicules conformes à l'ACEUM et importés depuis les États-Unis. Bien que les représailles annoncées par le Canada le 3 avril ne visent pas les pièces automobiles et que les États-Unis aient décrété une pause de 90 jours dans leurs sanctions tarifaires de rétorsion pour la plupart des pays, dans l'ensemble, les coûts des mesures adoptées jusqu'à maintenant et l'incertitude qui plane sur la désescalade du conflit tarifaire auront probablement des effets durables, puisque certaines entreprises ont annoncé des changements dans leurs plans de recrutement et de production en attendant des précisions.

Nos prévisions pour les ventes de véhicules légers canadiens, soit 1,84 million d'exemplaires en 2025 et 1,83 million en 2026, risquent probablement de baisser, notamment dans les années ultérieures, en raison des faits nouveaux et des pressions qu'exercera l'escalade tarifaire sur le secteur automobile et sur l'ensemble de l'activité économique.

ÉTATS-UNIS : UN REBOND DES VENTES DE MARS EN RAISON DES TARIFS ANTICIPÉS?

En mars, les ventes d'automobiles aux États-Unis ont progressé de 11 % sur un mois en rythme désaisonnalisé pour s'établir à 17,8 millions d'exemplaires en rythme annualisé (graphique 2). Au T1, les ventes de véhicules légers se sont inscrites à une moyenne de 16,4 millions d'exemplaires (en rythme désaisonnalisé et annualisé), soit une baisse de -0,8 % sur un trimestre (en données désaisonnalisées). En rythme non désaisonnalisé, les ventes d'automobiles pour le premier trimestre ont gagné 4,8 % sur un an, soit le meilleur départ dans le premier trimestre des années écoulées depuis le premier trimestre de 2019, et -1,9 % par rapport à ce trimestre.

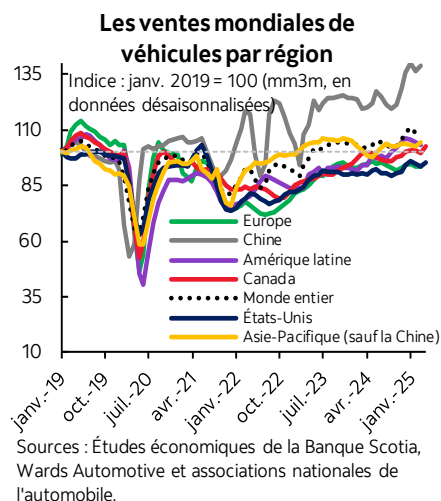
Il se pourrait que si les ventes d'automobiles ont été solides en mars, ce soit parce que les consommateurs ont anticipé les effets des tarifs qui viendraient augmenter le coût des véhicules importés. Les États-Unis ont imposé des tarifs de 10 % à presque tous leurs partenaires commerciaux, et différentes sanctions tarifaires de rétorsion ont été mises en veilleuse pendant 90 jours. Ces tarifs prévoient quelques exceptions, qui dépendent de divers facteurs, par exemple dans le cas des biens qui sont conformes à l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM). Si la politique commerciale reste assez volatile, les tarifs imposés depuis le début de l'année viennent augmenter considérablement le prix de différents biens intermédiaires et finaux importés aux États-Unis, dont les automobiles. Dans son analyse, le Groupe économique Anderson estime que les tarifs annoncés le 2 avril pourraient augmenter de 2 500 \$ à 5 000 \$ le coût des véhicules importés soumis aux tarifs les moins élevés, et à hauteur de 20 000 \$ le coût de certains modèles importés.

Nos prévisions pour les ventes d'automobiles aux États-Unis, soit 16,2 millions d'exemplaires en 2025 et 16,5 millions en 2026, seront probablement révisées à la baisse puisque les tarifs imposés par les États-Unis sur les importations, notamment les automobiles exportées du Canada et du Mexique et qui ne sont pas conformes à l'ACEUM et les automobiles exportées par d'autres partenaires commerciaux, pèseront sur la demande et sur les perspectives économiques.

VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : LE REBOND DE FÉVRIER EST ESSENTIELLEMENT GÉNÉRALISÉ À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

En février, les ventes mondiales d'automobiles se sont envolées de 8,6 % sur un mois (en rythme désaisonnalisé) (graphique 3). Le rebond des ventes a été généralisé à l'échelle régionale et représente la première hausse désaisonnalisée depuis novembre 2024. En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles ont augmenté pour un troisième mois consécutif, de +1,1 % sur un mois (en rythme désaisonnalisé) en février; toutefois, la cadence de cette progression s'est calmée depuis la fin du T3 de 2024. En Europe de l'Est, les ventes d'automobiles ont plongé pour la troisième fois dans les quatre derniers mois, en perdant -6,6 % sur un mois (en rythme désaisonnalisé) en février, dans la foulée d'une tendance de léthargie des ventes dans la région. En Asie-Pacifique, les ventes d'automobiles ont rebondi de 15,6 % sur un mois (en rythme désaisonnalisé) en février, essentiellement grâce à la progression de 22,3 % sur un mois (en rythme désaisonnalisé) comptabilisée en Chine, le marché le plus important de la région, après avoir reculé dans les deux mois précédents. En Amérique latine, les ventes d'automobiles n'ont essentiellement pas bougé en février (-0,2 % sur un mois, en rythme désaisonnalisé), à l'heure où la cadence des ventes reprend du mieux après le récent creux de décembre. Selon nos prévisions, les ventes mondiales de véhicules augmenteront de 1,8 % en 2025 et de 1,7 % en 2026; les risques sont potentiellement plus pondérés pour une baisse, puisque les tarifs font souffler des vents contraires sur la croissance mondiale (graphique 4).

Graphique 3



Graphique 4

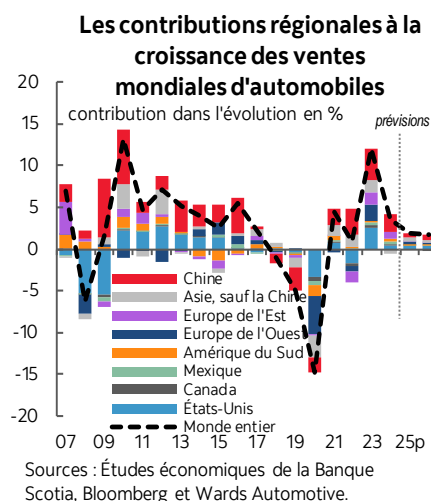


Tableau 1 — Perspectives des ventes mondiales d'automobiles (Millions d'unités)										
	2010-19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p	Fév 2025, en % sur un mois, en DD	Fév 2025, en % sur un an, en DND	DDA 2025, en % sur un an, en DND
Total	71.1	66.7	67.3	75.3	78.0	79.4	80.7	8.6	10.6	6.1
Amérique du Nord	18.7	17.6	16.4	18.5	19.2	19.5	19.9	2.4	-0.5	1.3
Canada	1.82	1.66	1.52	1.68	1.82	1.84	1.83	-1.2	-2.8	-0.1
États-Unis	15.7	14.9	13.8	15.5	15.9	16.2	16.5	3.4	-0.7	1.1
Mexique	1.22	1.01	1.09	1.36	1.49	1.52	1.54	-3.0	3.9	5.4
Europe de l'Ouest	13.0	10.5	10.0	11.4	11.4	11.6	11.8	1.1	-2.9	-2.5
Allemagne	3.2	2.6	2.7	2.8	2.8	2.9	3.0	-3.7	-6.4	-4.6
Royaume-Uni	2.3	1.6	1.6	1.9	2.0	2.0	2.0	5.0	-1.0	-1.9
Europe de l'Est	3.3	2.8	1.9	2.8	3.4	3.4	3.5	-6.6	-5.4	-2.8
Russie	2.1	1.5	0.6	1.1	1.6	1.7	1.7	-12.3	-5.3	2.0
Asie	31.9	32.7	35.9	39.4	40.5	41.2	41.9	15.6	24.2	11.5
Chine	19.7	21.5	23.6	26.0	27.6	27.9	28.4	22.3	36.2	14.5
Inde	3.3	3.6	4.4	4.7	4.9	5.1	5.1	-1.4	5.3	5.1
Japon	5.1	4.4	4.2	4.8	4.4	4.6	4.6	1.2	18.7	15.6
Amérique du Sud	4.3	3.1	3.2	3.2	3.5	3.6	3.7	0.9	7.0	10.6
Brésil	2.91	1.98	1.96	2.18	2.49	2.55	2.59	1.4	2.9	4.0
Chili	0.34	0.42	0.43	0.31	0.30	0.31	0.31	-8.3	-6.3	-1.4
Colombie	0.26	0.24	0.25	0.18	0.20	0.20	0.20	-1.2	9.4	15.2
Pérou	0.16	0.16	0.16	0.16	0.15	0.16	0.16	-1.2	-1.1	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	Jan 2025, %, désaison. sur 1 mois	Jan 2025, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2025, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (T3 2024) % ventes de VL neufs
Canada	1,817	1,663	1,523	1,684	1,819	1,838	1,830				15.7
Provinces de l'Atlantique	134	119	105	115	135	124	124	4.6	11.6	11.6	--
Provinces du centre	1,179	1,070	1,014	1,132	1,233	1,188	1,183	-3.6	-0.2	-0.2	18.5
Québec	441	404	372	412	471	435	433	-10.7	-4.7	-4.7	32.8
Ontario	738	665	642	720	762	754	751	1.2	2.6	2.6	8.7
Provinces de l'Ouest	548	487	454	509	547	525	523	0.0	7.7	7.7	--
Manitoba	56	49	46	50	58	53	53	4.1	16.2	16.2	6.2
Saskatchewan	54	43	42	45	51	47	47	4.0	17.3	17.3	3.1
Alberta	239	196	184	210	223	214	213	-1.2	6.2	6.2	--
Colombie-Britannique**	199	199	182	205	215	211	210	-0.8	4.8	4.8	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

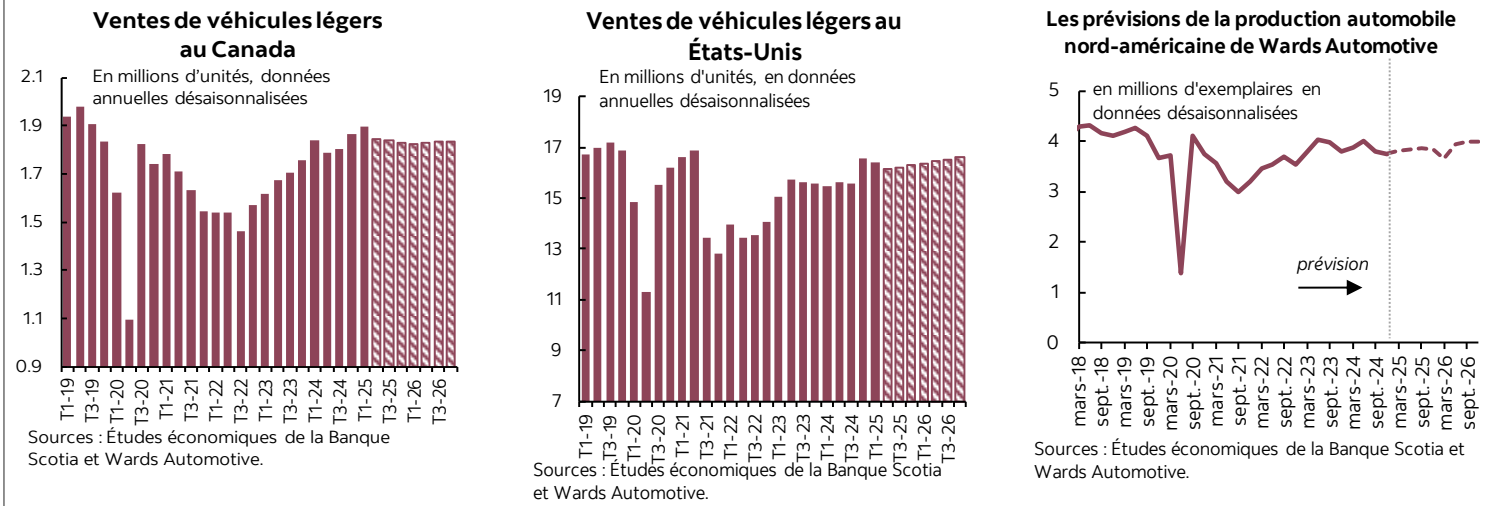


Tableau 3 — Les perspectives annuelles de production en Amérique du Nord

	2010–19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p
	(Millions d'unités, taux annuel)						
Production nord-américaine	15.9	12.9	14.2	15.6	15.5	15.3	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	10.0	10.0
Mexique	3.2	2.9	3.3	3.8	4.0	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 co-chefs 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.