

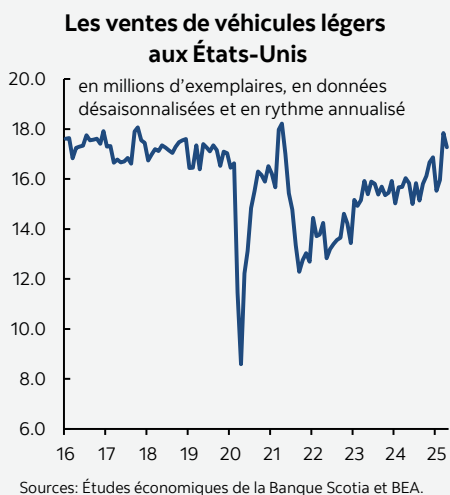
**Contributeurs**

**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 avril : Repli partiel après le bond du printemps

### CANADA : LES VENTES DU PRINTEMPS RESTENT ÉLEVÉES, MAIS RISQUENT DE BAISSER

**En avril, les ventes d'automobiles au Canada ont reculé de -3,2 % sur un mois pour s'inscrire à 1,92 million d'exemplaires en rythme désaisonnalisé et annualisé selon Wards Automotive (graphique 1).**

Les ventes désaisonnalisées ont explosé de 7,3 % sur un mois pour s'établir à 1,98 million d'exemplaires (en rythme désaisonnalisé et annualisé) en mars avant de se replier à 1,92 million d'exemplaires (en rythme désaisonnalisé et annualisé) en avril, puisque la demande a probablement été avancée parce que les consommateurs ont pu anticiper les effets des tarifs américains sur le Canada. Si les ventes de véhicules neufs ont pu être élevées dans le court terme, le rythme des ventes se ralentira probablement dans les prochains mois après les effets d'anticipation et le risque pourrait se réduire encore si l'impact des tarifs commence à prendre de la vigueur, par exemple dans les distorsions de l'offre du fait des changements apportés aux plans de production, de la hausse des prix puisque les coûts des tarifs seront répercutés sur les consommateurs ou à cause du poids que fera peser, sur l'activité économique et sur les marchés du travail, la hausse de l'incertitude et les vents contraires tarifaires directs. Le 15 avril, le ministère des Finances du Canada a annoncé des mesures destinées à soutenir les entreprises et les entités canadiennes impactées par les tarifs, ce qui comprend une structure-cadre de remise fondée sur le rendement pour les constructeurs d'automobiles, sous réserve de conditions qui les obligent par exemple à continuer de construire des véhicules au Canada.

Le 16 avril, la Banque du Canada a maintenu son taux directeur à 2,75 %, soit le point milieu de sa fourchette neutre estimative, après avoir abaissé ce taux à chacune de ses réunions depuis juin 2024, et après l'avoir porté à un sommet de 5 %. Le parcours que suivront les taux d'intérêt est essentiellement incertain à l'heure où la BdC évalue les données publiées et les faits nouveaux, ainsi que leurs incidences sur le maintien de l'inflation à un niveau proche de 2 %, en notant que la politique monétaire ne permet pas de compenser les chocs d'une guerre commerciale et qu'elle favorisera la croissance économique tout en s'assurant que l'inflation reste bien maîtrisée. Selon nos plus récentes prévisions, nous nous attendons à ce que la Banque du Canada ne change pas son taux directeur en 2025 et à ce que ce taux baisse à la longue en raison de la léthargie de la croissance et des mesures partielles de rétorsion, au lieu de le maintenir ou de le hausser si les risques de progression de l'inflation justifient le durcissement de la politique monétaire.

Nos prévisions pour les ventes de véhicules légers canadiens, soit 1,86 million d'exemplaires en 2025 et 1,80 million en 2026, sont soumises à une forte incertitude, surtout dans les années ultérieures, en raison de l'évolution de la conjoncture et des pressions exercées par les tarifs sur le secteur de l'automobile et sur l'ensemble de l'activité économique.

### ÉTATS-UNIS : LES VENTES RESTENT ÉLEVÉES DANS L'ANTICIPATION DES RISQUES TARIFAIRES

**En avril, les ventes d'automobiles aux États-Unis ont plongé de -3,1 % sur un mois en rythme désaisonnalisé pour se chiffrer à 17,3 millions d'exemplaires en rythme annualisé (graphique 2).** Bien que les ventes d'automobiles se soient ralenties en avril, les consommateurs américains continuent d'anticiper les effets tarifaires : la moyenne mobile sur trois mois (mm3m) s'est hissée à 17,0 millions d'exemplaires (en rythme désaisonnalisé et annualisé) en avril, soit le rythme de ventes sur trois mois le plus élevé depuis mai 2021, ce qui représente une hausse sur les 16,5 millions d'exemplaires (en rythme désaisonnalisé et annualisé) vendus au T4 de l'an dernier.

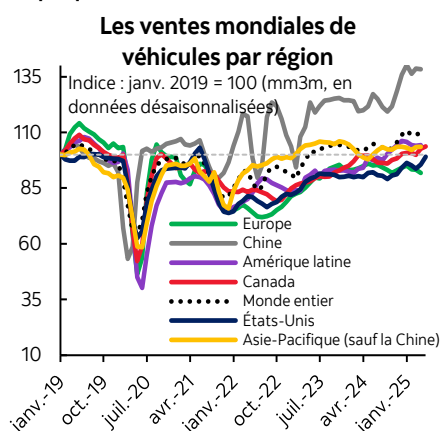
À la fin d'avril et au début de mai, les États-Unis ont révisé certaines de leurs politiques afin de limiter une partie des impacts potentiels des tarifs sur l'économie intérieure. Ils ont entre autres supprimé l'effet cumulatif des droits de douane sur certains biens qui étaient soumis à différents tarifs pour appliquer un seul taux tarifaire, plutôt qu'un taux combiné. Les États-Unis ont aussi adopté un programme de remise représentant 3,75 % du PDSF des véhicules construits aux États-Unis et vendus dans ce pays; ce taux baisse pour s'établir à 2,75 % un an plus tard et oblige à prévoir une plus grande part du contenu américain dans les véhicules. En outre, les États-Unis mettent en pause pendant deux ans les tarifs de 25 % sur les importations de pièces détachées conformes à l'ACEUM depuis le Canada et le Mexique; ces tarifs devaient produire leurs effets le 3 mai. Si ces rajustements donnent un certain répit au secteur automobile par rapport à ce qui avait déjà été annoncé, une forte incertitude plane toujours sur l'évolution de la situation et sur les impacts potentiels dans les chaînes logistiques automobiles nord-américaines.

Nos prévisions des ventes d'automobiles aux États-Unis, soit 16,0 millions d'exemplaires en 2025 et 15,8 millions en 2026, sont très incertaines puisque les tarifs imposés sur une légion de biens importés aux États-Unis pèsent sur les perspectives économiques.

## VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : LÉTHARGIE DU RYTHME DES VENTES AU T1 DANS LA PLUPART DES RÉGIONS AU DÉBUT DE 2025

En mars, les ventes mondiales d'automobiles ont perdu -1,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées); elles se sont contractées dans trois des quatre derniers mois en les corrigeant pour tenir compte des variations saisonnières (graphique 3). Le ralentissement du rythme des ventes au début de l'année a été généralisé à l'échelle régionale et a eu pour effet de contracter de -1,3 % sur un trimestre (en rythme désaisonnalisé) les ventes d'automobiles du T1. En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles ont crû de 0,8 % sur un trimestre au T1 : elles ont été nuancées à l'échelle des pays, pour augmenter dans cinq des 15 pays couverts, et ont essentiellement évolué tendanciellement en zigzag à partir d'octobre. Dans le même temps en Europe de l'Est, les ventes d'automobiles ont chuté de -17,1 % sur un trimestre; il s'agit de la première contraction trimestrielle désaisonnalisée depuis le T2 de 2022. En Asie-Pacifique, les ventes d'automobiles ont baissé de -0,9 % sur un trimestre : cette léthargie a été généralisée dans l'ensemble de la région, dont la baisse de -1,4 % sur un trimestre en Chine, le plus grand marché de la région en volume. En Amérique latine, les ventes d'automobiles ont cédé -1,4 % sur un trimestre : le rythme des ventes trimestriel désaisonnalisé a perdu du terrain pour la première fois depuis le T4 de 2023. Nous prévoyons que les ventes mondiales de véhicules gagneront 1,6 % en 2025 et 1,0 % en 2026; les risques sont potentiellement plus orientés à la baisse puisque les tarifs font souffler des vents contraires sur la croissance mondiale (graphique 4).

Graphique 3



Graphique 4

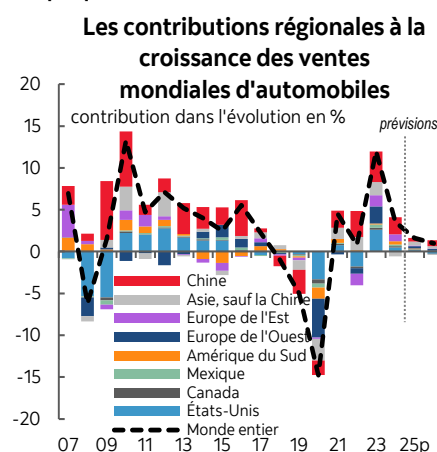


Tableau 1 — Perspectives des ventes mondiales d'automobiles (Millions d'unités)										
	2010-19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p	Mars 2025, en % sur un mois, en DD	Mars 2025, en % sur un an, en DND	DDA 2025, en % sur un an, en DND
Total	71.1	66.7	67.3	75.3	78.0	79.2	80.0	-1.8	6.8	6.3
Amérique du Nord	18.7	17.6	16.4	18.5	19.2	19.4	19.1	10.2	10.4	4.8
Canada	1.82	1.66	1.52	1.68	1.82	1.86	1.80	7.3	10.8	4.4
États-Unis	15.7	14.9	13.8	15.5	15.9	16.0	15.8	11.7	11.1	4.9
Mexique	1.22	1.01	1.09	1.36	1.49	1.52	1.54	-3.2	2.4	4.3
Europe de l'Ouest	13.0	10.5	10.0	11.4	11.4	11.6	11.8	-0.7	2.4	-0.5
Allemagne	3.2	2.6	2.7	2.8	2.8	2.9	3.0	-1.2	-3.9	-4.3
Royaume-Uni	2.3	1.6	1.6	1.9	2.0	2.0	2.0	7.6	12.4	6.4
Europe de l'Est	3.3	2.8	1.9	2.8	3.4	3.4	3.5	-6.6	-18.3	-9.1
Russie	2.1	1.5	0.6	1.1	1.6	1.7	1.7	-17.7	-44.8	-20.2
Asie	31.9	32.7	35.9	39.4	40.5	41.2	41.9	-6.5	8.4	10.0
Chine	19.7	21.5	23.6	26.0	27.6	27.9	28.4	-7.4	10.4	12.9
Inde	3.3	3.6	4.4	4.7	4.9	5.1	5.1	-0.4	2.2	2.1
Japon	5.1	4.4	4.2	4.8	4.4	4.6	4.6	-7.8	10.7	13.6
Amérique du Sud	4.3	3.1	3.2	3.2	3.5	3.6	3.7	-5.4	13.1	13.4
Brésil	2.91	1.98	1.96	2.18	2.49	2.55	2.59	-5.6	4.6	7.1
Chili	0.34	0.42	0.43	0.31	0.30	0.31	0.31	0.6	2.0	-0.3
Colombie	0.26	0.24	0.25	0.18	0.20	0.20	0.20	4.9	37.2	22.4
Pérou	0.16	0.16	0.16	0.16	0.15	0.16	0.16	-5.8	18.9	11.4

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	Fév 2025, %, désaison. sur 1 mois	Fév 2025, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2025, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (T4 2024) % ventes de VL neufs
Canada	1,817	1,663	1,523	1,684	1,819	1,864	1,800				18.3
Provinces de l'Atlantique	134	119	105	115	135	132	123	-1.6	8.7	9.8	--
Provinces du centre	1,179	1,070	1,014	1,129	1,237	1,214	1,159	-4.0	-16.4	-9.3	22.5
Québec	441	404	372	411	473	456	432	-14.8	-22.5	-14.1	40.0
Ontario	738	665	642	718	764	758	728	2.2	-13.0	-6.6	9.3
Provinces de l'Ouest	548	487	454	508	547	543	518	1.5	9.2	8.4	--
Manitoba	56	49	46	49	58	57	53	5.7	24.2	19.7	6.8
Saskatchewan	54	43	42	45	51	50	47	2.0	20.6	18.6	3.1
Alberta	239	196	184	209	223	224	211	4.5	12.9	9.7	--
Colombie-Britannique**	199	199	182	205	214	212	208	-3.1	-0.6	2.1	20.9

\*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

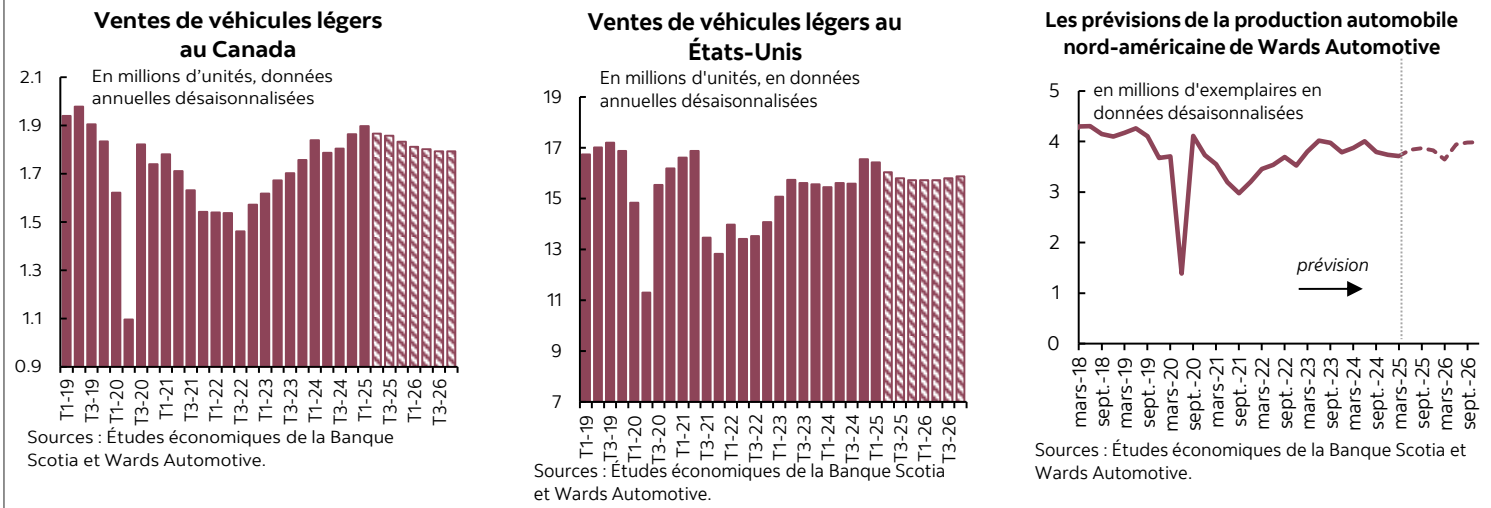


Tableau 3 — Les perspectives annuelles de production en Amérique du Nord

	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.**

<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.