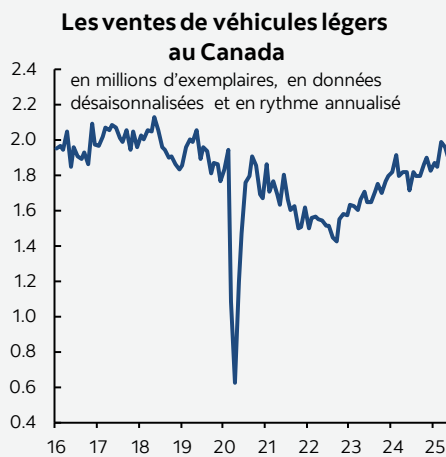


**Contributeurs**

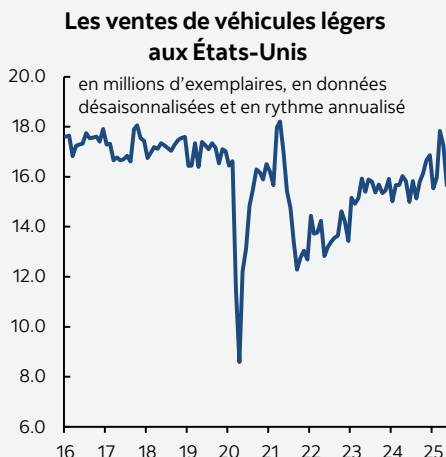
**John Fanjoy**  
Économiste  
Études économiques de la Banque Scotia  
416.866.4735  
[john.fanjoy@scotiabank.com](mailto:john.fanjoy@scotiabank.com)

**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 mai : Nouveau ralentissement après le rebond du début du printemps

**CANADA : LES VENTES SE SONT REPLIÉES, MAIS CONTINUENT DE CROÎTRE SUR UN AN**

**Les ventes d'automobiles au Canada se sont encore ralenties en mai (-3,0 % sur un mois) pour se chiffrer à 1,91 million d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé), selon Wards Automotive (graphique 1).**

Les ventes d'automobiles au Canada se sont repliées après avoir récemment culminé en mars et en avril, ce qui correspondait probablement à un léger rebond temporaire lorsque les consommateurs ont devancé une partie de la demande en prévision des effets potentiels des droits de douane. Il n'empêche qu'en chiffres non désaisonnalisés, les ventes de véhicules légers ont gagné 5,0 % sur un an dans le tout dernier mois.

Même si les perspectives économiques restent incertaines, essentiellement pour ce qui est de la chronologie et de l'effet des droits de douane, le PIB du Canada pour le premier trimestre a crû de 2,2 % sur un trimestre (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé), ce qui a été en partie porté par une hausse de 1,2 % des dépenses de consommation des ménages, qui ont baissé après avoir augmenté de plus de 4 % au T3 et au T4 de 2024. Dans le même temps, la croissance de l'emploi au T2 de 2025 est restée faible : le nombre d'emplois a augmenté de moins de 10 000, en avril et en mai, et le taux de chômage s'est hissé à 7 %. Nous nous attendons à ce que la croissance de l'économie et de l'emploi se ralentisse d'ici la fin de 2025 à l'heure où les effets des droits de douane et de l'incertitude continuent de se répercuter sur l'économie.

Nous prévoyons que les ventes de véhicules légers au Canada se chiffreront à 1,88 million en 2025 et à 1,81 million en 2026, puisque nous nous attendons à ce que le rythme des ventes trimestrielles se ralentisse d'ici la fin de l'année. Or, ces prévisions sont soumises à la forte incertitude qui pèse sur les impacts des tarifs et à l'incertitude qu'elles produiront pour le secteur de l'automobile et pour l'ensemble de l'activité économique.

**ÉTATS-UNIS : LES VENTES SE REPLIENT EN RAISON DE LA DEMANDE DANS L'ANTICIPATION DES DROITS DE DOUANE**

**En mai, les ventes d'automobiles aux États-Unis ont perdu -9,3 % sur un mois en chiffres désaisonnalisés pour s'inscrire à 15,6 millions d'exemplaires en rythme annualisé (graphique 2).**

Le surcroît passager des ventes mensuelles d'automobiles, qui ont atteint une moyenne de 17,5 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) en mars et en avril, porté par les consommateurs qui ont voulu devancer les distorsions tarifaires, s'est depuis apaisé, si bien que le rythme des ventes se rapproche beaucoup plus de la moyenne de 15,7 millions d'exemplaires comptabilisée pour la plus grande partie de T2 de 2023 jusqu'au T3 de 2024.

À la fin de mai, le Tribunal de commerce international des États-Unis a rendu une décision défavorable au recours du président américain à l'International Emergency Economic Powers Act (IEEPA) afin d'imposer les tarifs généralisés du « jour de la Libération » qui sanctionnaient presque tous les produits importés aux États-Unis. L'administration Trump en a appelé de cette décision et a pu continuer d'appliquer les droits de douane jusqu'à ce que le processus connaisse un dénouement. Même si la décision rendue à l'encontre du recours à l'IEEPA pour imposer ces droits de douane généralisés est maintenue, l'administration Trump a fait savoir qu'elle ferait appel à d'autres mesures pour imposer ces droits de douane. Même s'il y a aujourd'hui encore plus d'incertitude qui pèse sur les perspectives commerciales, les droits de douane américains imposés en vertu de l'article 232 de l'AEUMC ne faisaient pas partie de la décision rendue contre le recours à l'IEEPA et continuent de produire leurs effets. En outre, les États-Unis ont doublé à 50 % le 4 juin les droits de douane sur l'acier et l'aluminium, ce qui fait souffler des vents contraires encore plus violents sur le secteur automobile nord-américain fortement intégré, compte tenu de la dépendance des États-Unis vis-à-vis de l'importation de ces métaux.

Selon nos prévisions pour les ventes d'automobiles aux États-Unis, nous nous attendons à ce que le rythme des ventes trimestrielles se ralentisse jusqu'à la fin de l'année, ce qui donnera des ventes de 16,0 millions d'exemplaires en 2025 et de 15,7 millions d'exemplaires en 2026.

**VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : DES HAUSSES GÉNÉRALISÉES EN AVRIL**

**Les ventes mondiales d'automobiles ont progressé de 1,5 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en avril, grâce à leur vigueur généralisée à l'échelle régionale : au début de l'année, elles ont légèrement rebondi sans atteindre le sommet récent de février (graphique 3). En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles ont gagné 3,1 % sur un mois (en données désaisonnalisées) pour atteindre le niveau**

désaisonnalisé le plus élevé depuis avril 2024. Dans le même temps, en Europe de l'Est, les ventes se sont envolées de 12,5 % sur un mois (en données désaisonnalisées); elles restent toutefois léthargiques, après avoir baissé pendant trois mois consécutifs. Dans l'Asie-Pacifique, les ventes d'automobiles ont décollé de 1,9 % sur un mois (en données désaisonnalisées), puisqu'elles ont progressé dans cinq des six pays couverts, même si elles n'ont augmenté que de 0,8 % en Chine. Dans le même temps, elles ont rebondi dans 5,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en Amérique latine. D'après nos prévisions, les ventes mondiales de véhicules gagneront 1,6 % en 2025 et 0,9 % en 2026, et les risques pourraient peser plus lourdement et faire baisser les ventes en raison des droits de douane qui font souffler des vents contraires sur la croissance mondiale (graphique 4).

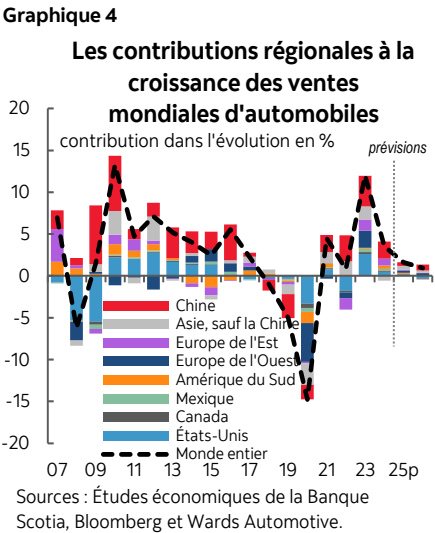
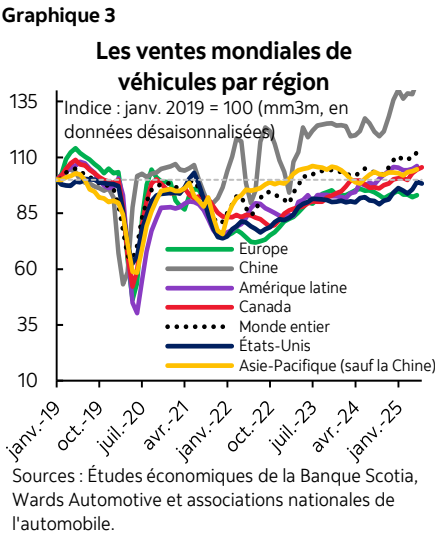


Tableau 1 — Perspectives des ventes mondiales d'automobiles (Millions d'unités)

	2010-19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p	Avr 2025, en % sur un mois, en DD	Avr 2025, en % sur un an, en DND	DDA 2025, 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>79.2</b>	<b>80.0</b>	<b>1.5</b>	<b>7.4</b>	<b>6.6</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>19.4</b>	<b>19.1</b>	<b>-2.9</b>	<b>9.6</b>	<b>6.1</b>
Canada	1.82	1.66	1.52	1.68	1.82	1.88	1.81	-1.3	8.5	5.6
États-Unis	15.7	14.9	13.8	15.5	15.9	16.0	15.7	-3.2	11.0	6.5
Mexique	1.22	1.01	1.09	1.36	1.49	1.52	1.54	-0.8	-4.4	2.2
<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>3.1</b>	<b>-1.0</b>	<b>-0.6</b>
Allemagne	3.2	2.6	2.7	2.8	2.8	2.9	3.0	14.3	-0.2	-3.3
Royaume-Uni	2.3	1.6	1.6	1.9	2.0	2.0	2.0	-19.1	-10.4	3.1
<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>12.5</b>	<b>-3.2</b>	<b>-7.6</b>
Russie	2.1	1.5	0.6	1.1	1.6	1.7	1.7	24.4	-25.8	-21.9
<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>1.9</b>	<b>9.8</b>	<b>10.0</b>
Chine	19.7	21.5	23.6	26.0	27.6	27.9	28.4	0.8	11.0	12.4
Inde	3.3	3.6	4.4	4.7	4.9	5.1	5.1	2.0	8.0	3.4
Japon	5.1	4.4	4.2	4.8	4.4	4.6	4.6	8.0	10.5	13.0
<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>8.3</b>	<b>8.2</b>	<b>12.0</b>
Brésil	2.91	1.98	1.96	2.18	2.49	2.55	2.59	5.8	-5.4	3.4
Chili	0.34	0.42	0.43	0.31	0.30	0.31	0.31	6.6	2.5	0.4
Colombie	0.26	0.24	0.25	0.18	0.20	0.20	0.20	-1.5	14.0	20.1
Pérou	0.16	0.16	0.16	0.16	0.15	0.16	0.16	9.6	11.2	12.5

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	Mars 2025, %, désaison. sur 1 mois	Mars 2025, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2025, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (T4 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>1,880</b>	<b>1,810</b>				<b>18.3</b>
<b>Provinces de l'Atlantique</b>	<b>134</b>	<b>119</b>	<b>105</b>	<b>115</b>	<b>135</b>	<b>133</b>	<b>124</b>	<b>5.4</b>	<b>17.9</b>	<b>13.2</b>	<b>--</b>
<b>Provinces du centre</b>	<b>1,179</b>	<b>1,070</b>	<b>1,014</b>	<b>1,129</b>	<b>1,237</b>	<b>1,224</b>	<b>1,166</b>	<b>6.7</b>	<b>6.4</b>	<b>-3.0</b>	<b>22.5</b>
Québec	441	404	372	411	473	460	434	13.8	-2.9	-9.5	40.0
Ontario	738	665	642	718	764	765	732	3.3	12.2	0.9	9.3
<b>Provinces de l'Ouest</b>	<b>548</b>	<b>487</b>	<b>454</b>	<b>508</b>	<b>547</b>	<b>548</b>	<b>521</b>	<b>5.9</b>	<b>13.0</b>	<b>10.3</b>	<b>--</b>
Manitoba	56	49	46	49	58	57	53	3.1	29.3	23.5	6.8
Saskatchewan	54	43	42	45	51	51	47	5.6	26.3	21.6	3.1
Alberta	239	196	184	209	223	225	212	6.7	17.3	12.8	--
Colombie-Britannique**	199	199	182	205	214	214	209	6.1	2.0	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

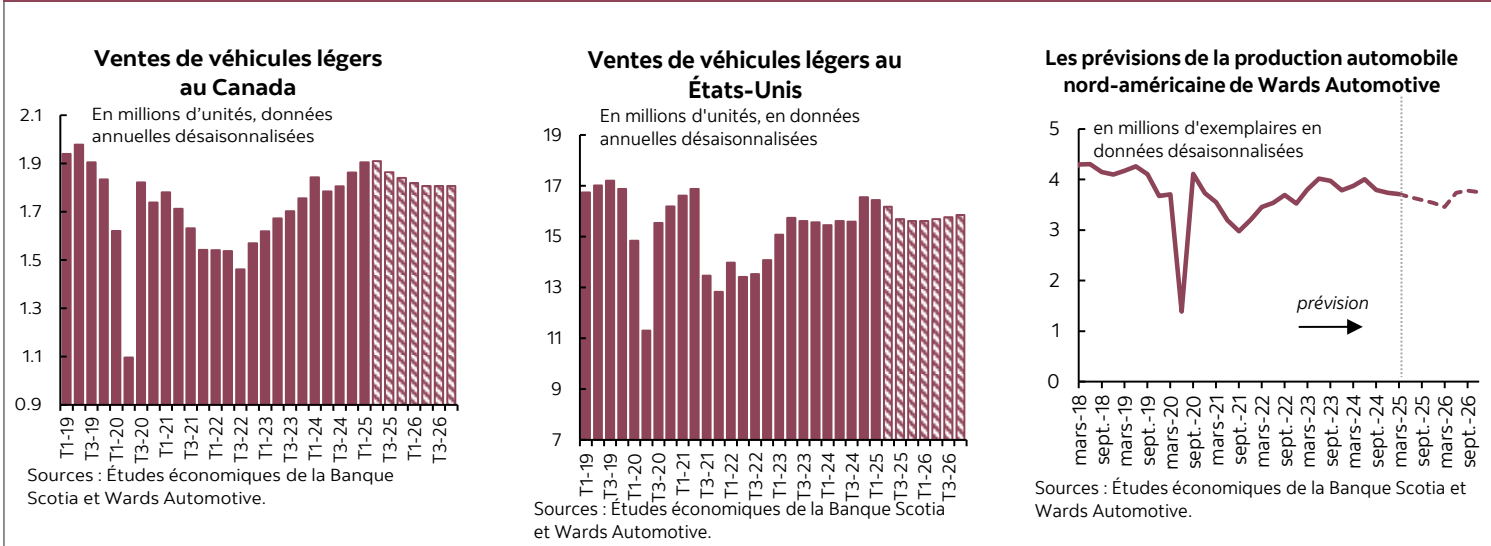


Tableau 3 — Les perspectives annuelles de production en Amérique du Nord

	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	14.6	14.7
Canada	2.2	1.1	1.2	1.5	1.3	1.2	1.2
États-Unis	10.4	8.9	9.7	10.3	10.2	9.9	9.9
Mexique	3.2	2.9	3.3	3.8	4.0	3.5	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 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.