

MARCHÉ MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

Le 14 octobre 2025

Contributeurs

John Fanjoy

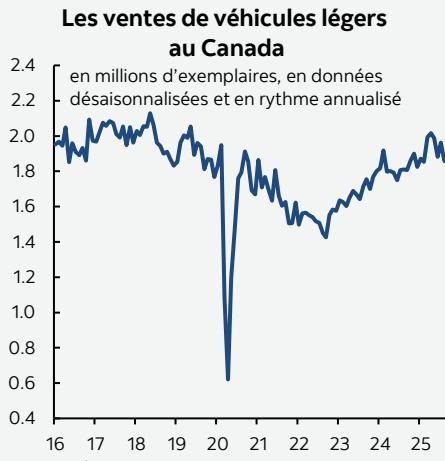
Économiste

Études économiques de la Banque Scotia

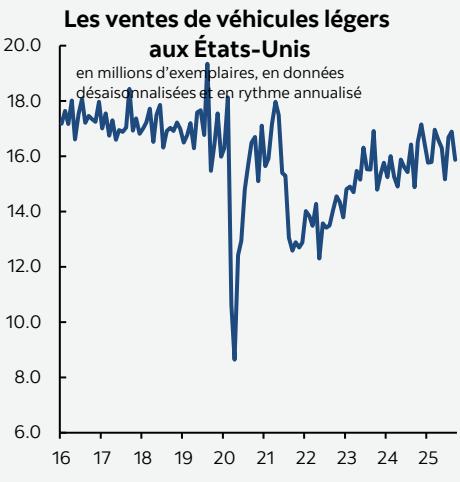
416.866.4735

john.fanjoy@scotiabank.com

Graphique 1



Graphique 2



Les ventes d'automobiles en septembre : Croissance annuelle sur fond de léthargie

CANADA : LA LÉTHARGIE DES CHIFFRES SAISONNERS MASQUE LA CROISSANCE SUR UN AN

En septembre, les ventes d'automobiles au Canada n'ont essentiellement pas bougé, à 1,86 million d'exemplaires (-0,1 % sur un mois) en rythme désaisonné et annualisé, selon Omdia, anciennement Wards Automotive (graphique 1). Les ventes désaisonnalisées accusent toujours une baisse par rapport aux niveaux supérieurs de l'ordre de deux millions d'exemplaires atteints au printemps, en baisse pour une moyenne de 1,89 million d'exemplaires au T3 (-3,5 % sur un trimestre). En chiffres non désaisonnalisés, les ventes de septembre ont crû de 2,4 % sur un an et ont gagné 4,4 % sur un an au T3 par rapport à la même période l'an dernier. Au T3, la croissance annuelle des ventes d'automobiles a été légèrement inférieure à celle du T1 de 2025 (4,5 % sur un an); il s'agissait toutefois du rythme de croissance sur un an le plus lent dans un trimestre depuis 2022, à l'heure où l'incertitude et le ralentissement de la croissance économique, en raison des vents contraires que font souffler les droits de douane, pèsent sur la demande de véhicules.

Au Canada, les données sur l'emploi pour septembre ont rebondi plus qu'attendu, puisque le marché s'est enrichi de 60 400 emplois, ce qui contrepasse essentiellement les pertes d'emploi d'août; le taux de chômage se maintient à 7,1 % et atteint une moyenne de l'ordre de 7 % depuis avril 2025. Dans le même temps, le budget fédéral prévu le 4 novembre devrait faire état d'un déficit plus considérable, puisque le gouvernement prévoit de stimuler l'investissement et la croissance pour enrayer les vents contraires que continuent de faire souffler les droits de douane américains sur les échanges commerciaux. Nous nous attendons à ce que la Banque du Canada abaisse une fois de plus de 25 points de base le taux directeur, en ramenant le taux à un jour à 2,25 % d'ici la fin de l'année, aux vues du ralentissement de la croissance de l'économie et de l'emploi, alors que l'inflation continue de s'inscrire dans la fourchette cible de 1 % à 3 %. La BdC pourrait toutefois décider de ne pas modifier le taux directeur à sa prochaine réunion du 29 octobre, puisqu'il se pourrait que le marché du travail, malgré sa léthargie, ne se soit pas autant ralenti qu'on s'y attendait et que l'incertitude pèse sur les mesures budgétaires, qui pourraient alourdir les pressions inflationnistes à court terme, à déposer dans le prochain budget fédéral.

Pour les ventes de véhicules légers au Canada, nos prévisions s'établissent à 1,89 million d'exemplaires en 2025 et à 1,84 million d'exemplaires en 2026. Le rythme des ventes d'automobiles devrait continuer de tourner au ralenti jusqu'à la fin de 2025 par rapport au printemps, puisque la léthargie des marchés du travail fait souffler des vents contraires sur la croissance des dépenses de consommation.

ÉTATS-UNIS : RISQUES DE VENTS CONTRAIRES PLUS VIOLENTS

En septembre, les ventes d'automobiles aux États-Unis ont perdu -6,0 % sur un mois en chiffres désaisonnalisés pour se chiffrer à 15,9 millions d'exemplaires en rythme annualisé d'après Omdia, anciennement Wards Automotive (graphique 2). Les ventes d'automobiles se sont établies à une moyenne de 16,5 millions d'exemplaires (en rythme désaisonné et annualisé) au T3, soit une hausse de 2,9 % sur un trimestre : ces ventes sont résilientes depuis le début de l'année, mais volatiles en chiffres mensuels. Le rebond des ventes d'automobiles aux États-Unis au T3 s'explique probablement par la demande exprimée par les consommateurs, qui souhaitaient profiter de la subvention qui leur était offerte jusqu'au 1^{er} octobre sur l'achat des véhicules électriques. Les ventes non désaisonnalisées ont progressé de 6,7 % sur un an en septembre et de 6 % au T3, pour inscrire le gain annuel le plus solide dans un trimestre depuis la fin de 2024.

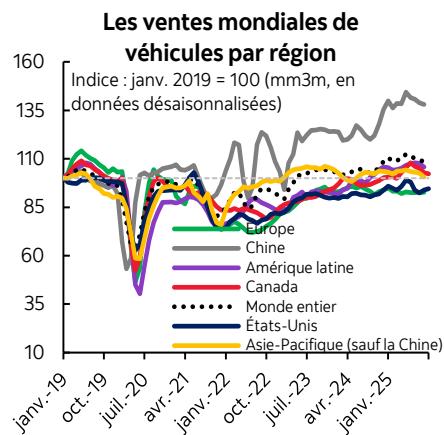
La suspension des services publics fédéraux américains depuis le 1^{er} octobre vient aviver l'incertitude, ce qui amène beaucoup d'observateurs à s'en remettre aux données de tiers ou du secteur privé pour suivre l'évolution de l'économie en l'absence de données publiques. À la fin de septembre, le président Trump a annoncé des droits de douane variant de 10 % à 25 % sur les importations américaines de bois de sciage résineux, de meubles capitonnés, d'armoires de cuisine et d'autres produits en bois; ces droits de douane sont entrés en vigueur le 14 octobre et s'inscrivent dans la foulée de la volatilité des politiques douanière et commerciale. Dans le même temps, le ministère du Commerce de la Chine a annoncé de nouveaux contrôles sur les exportations de terres rares, de pièces essentielles pour les véhicules électriques et de produits électroniques, ce qui pourrait raviver, dans la chaîne logistique, des perturbations comparables à celles du début de l'année. L'escalade continue des mesures de restriction des échanges commerciaux viendra probablement faire souffler d'autres vents contraires sur l'horizon économique, dont le secteur de l'automobile.

Selon nos prévisions pour les ventes d'automobiles aux États-Unis, nous nous attendons à ce que le rythme des ventes trimestrielles reste au ralenti dans le deuxième semestre de 2025, compte tenu de la léthargie du marché du travail, ce qui devrait donner des ventes de 16,2 millions d'exemplaires en 2025 et de 15,9 millions d'exemplaires en 2026.

VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : LÉTHARGIE EN SEPTEMBRE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

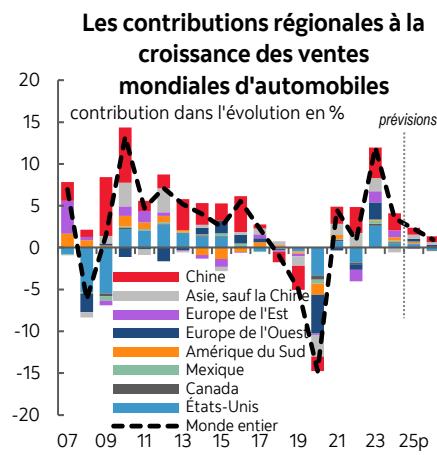
En août, les ventes mondiales d'automobiles ont reculé de -0,9 % sur un mois (en données désaisonnalisées), puisque les ventes mensuelles se sont repliées dans toutes les régions que nous suivons, sauf l'Asie-Pacifique, et qu'elles continuent de baisser tendanciellement après avoir atteint des niveaux supérieurs au début de l'année (graphique 3). En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles ont fléchi de -5,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées), ce qui efface le bond de 5,2 % du mois précédent. En Europe de l'Est, les ventes d'automobiles ont perdu -0,9 % sur un mois (en données désaisonnalisées); elles continuent toutefois de frôler leur plus haut depuis décembre 2024. Dans la région de l'Asie-Pacifique, les ventes d'automobiles ont progressé de 0,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées), grâce au relèvement des ventes en Chine (3,5 %) et en Corée du Sud (4,1 %), ce qui est toutefois largement masqué par la baisse des ventes dans les autres pays que nous suivons dans l'ensemble de la région. Dans la région de l'Amérique latine, les ventes de véhicules se sont ralenties de -3,4 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en août, parce que le rythme des ventes s'est replié après avoir culminé au milieu de l'année; il continue toutefois d'augmenter sur un an. Selon nos prévisions, les ventes mondiales de véhicules progresseront de 2,2 % en 2025 et de 0,9 % en 2026, même si les droits de douane et l'incertitude font souffler des vents contraires sur les perspectives mondiales (graphique 4).

Graphique 3



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

Graphique 4



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

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

	2010-19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p	Août 2025, en % sur un mois, en DD	Août 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	79.7	80.4	-0.9	6.1	6.1
Amérique du Nord	18.7	17.6	16.4	18.5	19.2	19.6	19.3	-1.0	2.7	4.2
Canada	1.82	1.66	1.52	1.68	1.82	1.89	1.84	-5.3	2.3	7.1
États-Unis	15.7	14.9	13.8	15.5	15.9	16.2	15.9	-0.4	3.2	4.2
Mexique	1.22	1.01	1.09	1.36	1.49	1.52	1.54	-1.8	-2.7	-0.1
Europe de l'Ouest	13.0	10.5	10.0	11.4	11.4	11.6	11.8	-5.8	3.4	-0.1
Allemagne	3.2	2.6	2.7	2.8	2.8	2.9	3.0	-8.3	5.0	-1.7
Royaume-Uni	2.3	1.6	1.6	1.9	2.0	2.0	2.0	0.8	-2.0	2.1
Europe de l'Est	3.3	2.8	1.9	2.8	3.4	3.3	3.3	-0.9	-4.0	-7.0
Russie	2.1	1.5	0.6	1.1	1.6	1.5	1.5	-5.4	-19.3	-22.2
Asie	31.9	32.7	35.9	39.4	40.5	41.5	42.3	0.8	9.7	9.6
Chine	19.7	21.5	23.6	26.0	27.6	28.2	28.8	3.5	16.5	13.6
Inde	3.3	3.6	4.4	4.7	4.9	5.1	5.1	-6.4	-5.4	0.4
Japon	5.1	4.4	4.2	4.8	4.4	4.6	4.7	-6.8	-8.3	6.2
Amérique du Sud	4.3	3.1	3.2	3.2	3.5	3.7	3.8	-4.0	3.6	12.5
Brésil	2.91	1.98	1.96	2.18	2.49	2.55	2.59	-4.1	-3.9	3.2
Chili	0.34	0.42	0.43	0.31	0.30	0.31	0.31	-6.7	-3.1	2.1
Colombie	0.26	0.24	0.25	0.18	0.20	0.20	0.20	-11.3	27.5	26.9
Pérou	0.16	0.16	0.16	0.16	0.15	0.16	0.16	-0.4	26.7	20.2

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

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

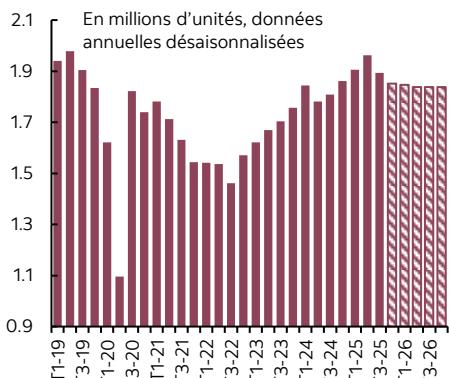
	2010-19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p	Juillet 2025, %, désaison. sur 1 mois	Juillet 2025, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2025, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (Juillet 2025) % ventes de VL neufs
Canada	1,817	1,663	1,523	1,684	1,819	1,886	1,840				7.7
Provinces de l'Atlantique	134	120	105	115	135	141	126	7.3	11.9	16.4	2.8
Provinces du centre	1,179	1,080	1,014	1,129	1,237	1,230	1,185	8.0	7.3	2.6	8.9
Québec	441	413	372	411	473	458	441	9.0	4.8	-0.4	16.6
Ontario	738	667	642	718	764	772	744	7.5	8.7	4.4	4.4
Provinces de l'Ouest	548	492	454	508	547	550	529	5.6	4.5	8.5	6.5
Manitoba	56	50	46	49	58	59	54	2.4	3.5	14.6	3.9
Saskatchewan	54	43	42	45	51	51	48	10.7	5.7	14.5	1.9
Alberta	239	197	184	209	223	226	215	5.0	6.8	10.5	2.4
Colombie-Britannique**	199	203	182	205	214	215	212	6.0	2.1	3.4	13.1

*Les véhicules à émission zéro (VÉZ) comprennent les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables. **Les données pour la Colombie-Britannique comprennent les territoires.

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

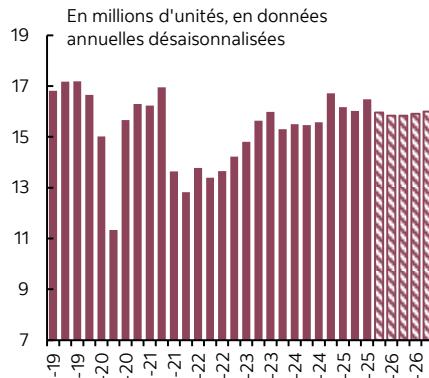
Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

Ventes de véhicules légers au Canada



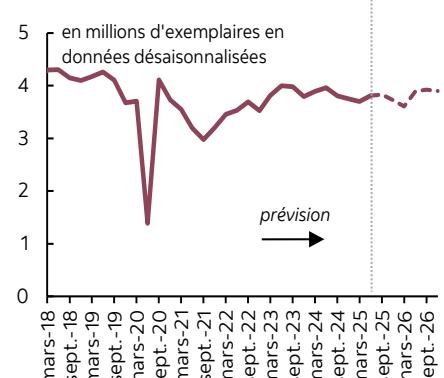
Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Omdia.

Ventes de véhicules légers aux États-Unis



Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Omdia.

Les prévisions de la production automobile nord-américaine de Omdia



Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Omdia.

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	15.1	15.5
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	10.0	10.2
Mexique	3.2	2.9	3.3	3.8	4.0	3.9	4.0

Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Omdia.

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.

^{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.