

MARCHÉ MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

Le 6 novembre 2025

Contributeurs

John Fanjoy

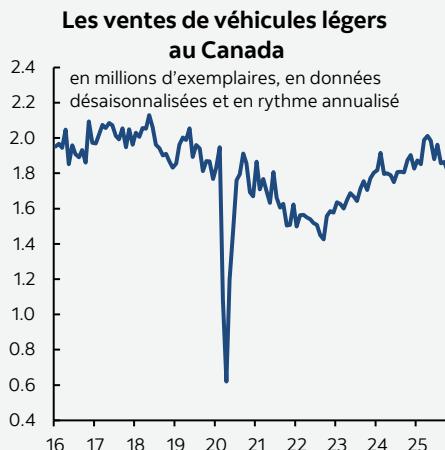
Économiste

Études économiques de la Banque Scotia

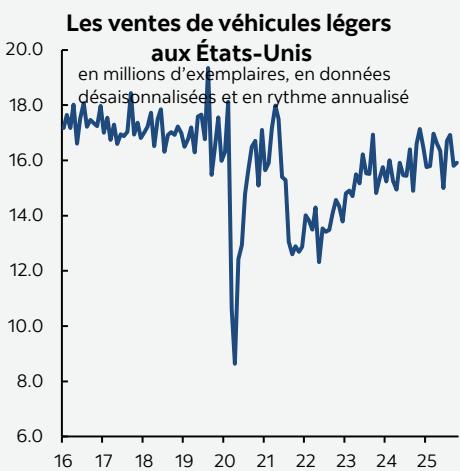
416.866.4735

john.fanjoy@scotiabank.com

Graphique 1



Graphique 2



Les ventes d'automobiles en octobre : Le budget et les droits de douane sur le devant de la scène

CANADA : LES PROCHAINES ÉTAPES POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN ATTENDANT L'EXAMEN DE 60 JOURS DE LA NDVE

En octobre au Canada, les ventes d'automobiles se sont ralenties à 1,81 million d'exemplaires (-2,8 % sur un mois) en rythme désaisonnalisé et annualisé, selon Omdia, anciennement Wards Automotive (graphique 1). Dans le même temps, en rythme non désaisonnalisé, les ventes d'automobiles se sont chiffrées à 151 000 exemplaires pour octobre, en accusant une baisse de -3,4 % sur un an. La croissance annuelle des ventes de véhicules continue de se ralentir dans le deuxième semestre de 2025, après un début d'année en trombe, dont au moins une partie est probablement attribuable à la demande anticipée du printemps chez les consommateurs qui voulaient éviter les potentielles distorsions douanières dans les prix et dans l'offre.

Les coûts du crédit ont un peu reculé dans les derniers mois, puisque la Banque du Canada a abaissé le taux directeur de 25 points de base pour une deuxième fois de suite, en portant le taux à un jour à 2,25 % le 29 octobre : il s'agit du plus creux de sa fourchette estimative du taux directeur neutre. Or, ces deux baisses du taux directeur ont constitué davantage une garantie contre la léthargie des données à publier et des perspectives. Puisque les baromètres fondamentaux de l'inflation évoluent entre 2,5 % et 3 % sur un an, il est improbable que la BdC abaisse encore les taux, à moins d'une plus forte détérioration des perspectives.

Le 4 novembre, le gouvernement fédéral a déposé le Budget 2025, qui prévoit des déficits plus considérables, afin d'accroître les investissements dans les infrastructures et de réduire les cibles de l'immigration des résidents non permanents. Il faudra probablement attendre encore longtemps avant de constater tous les bienfaits de la construction des infrastructures et des dépenses en immobilisations, en supposant que le gouvernement libéral minoritaire réunira suffisamment d'appuis ou d'abstentions de votes pour pouvoir faire adopter ce budget.

Dans le même temps, le gouvernement précise dans le budget que les prochaines étapes dans la généralisation des véhicules électriques seront communiquées dans la foulée de l'examen de 60 jours de la politique sur la Norme relative à la disponibilité des véhicules électriques (NDVE), qui a été annoncée en septembre lorsque le gouvernement a renoncé à fixer à 20 % en 2026 la cible des ventes pour les véhicules sans émission. Dans le budget, le gouvernement n'a pas parlé de rétablir le Programme d'incitatifs pour véhicules zéro émission (iVZE), dont le financement était épousseté au début de 2025.

Nos prévisions pour les ventes de véhicules légers au Canada, que nous sommes en train de réviser, s'inscrivent à 1,89 million d'exemplaires en 2025 et à 1,84 million d'exemplaires en 2026. Le rythme des ventes d'automobiles devrait rester anémique 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 : LA COUR SUPRÈME COMMENCE À SE PENCHER SUR LES DROITS DE DOUANE PRÉVUS DANS L'IEEPA

En octobre aux États-Unis, les ventes d'automobiles ont cru de 0,7 % sur un mois en données désaisonnalisées pour se chiffrer à 15,9 millions d'exemplaires en rythme annualisé selon Omdia, anciennement Wards Automotive (graphique 2). Les ventes non désaisonnalisées ont perdu -4,5 % sur un an en octobre, mais continuent de progresser à raison de 3,8 % depuis le début de l'année sur fond de résilience malgré les vents contraires que font souffler les droits de douane.

La paralysie continue du gouvernement fédéral américain, qui se poursuit depuis le 1er octobre, a toujours un impact sur les dépenses publiques et sur la fonction publique, notamment la publication des données fédérales sur l'emploi et l'inflation, qui sont essentielles pour permettre à la Réserve fédérale de s'acquitter de son mandat. Or, les données sur l'inflation selon l'IPC pour le T3 ont été publiées le 24 octobre, puisqu'elles servent à calculer les plans de dépenses de l'an prochain; d'après ces données, l'inflation de synthèse et l'inflation sous-jacente tournent toujours aux alentours de 3 % sur un an. La Réserve fédérale américaine a de nouveau abaissé de 25 points de base le taux directeur pour le porter à 4 % à sa réunion du 29 octobre malgré les risques du ralentissement de l'emploi, en avertissant toutefois qu'elle ne suit pas un parcours prédéterminé dans la baisse des taux.

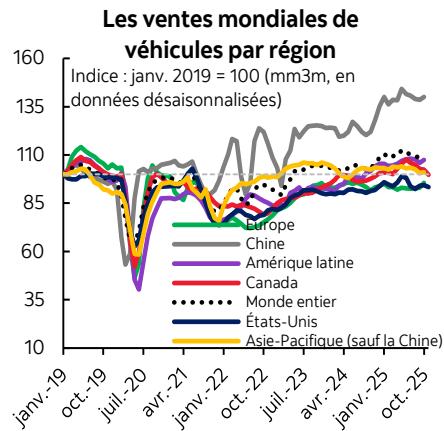
Le 5 novembre 2025, la Cour suprême américaine a commencé à entendre les plaidoyers déposés de vive voix sur l'utilisation que fait l'administration Trump de l'IEEPA pour imposer des droits de douane généralisés; il se pourrait qu'elle prenne des mois avant de rendre une décision. Les tribunaux inférieurs avaient rendu des décisions défavorables aux droits de douane dans le cadre de l'IEEPA. Les tribunaux ne se sont pas penchés sur les droits de douane imposés en vertu de l'article 232, qui s'applique aux automobiles et aux pièces détachées.

Selon nos prévisions pour les ventes d'automobiles aux États-Unis, que nous sommes en train de réviser, nous nous attendons à ce que le rythme trimestriel des ventes se ralentisse au début de la nouvelle année compte tenu de l'atonie du marché du travail, ce qui donnerait des ventes de 16,2 millions d'exemplaires en 2025 et de 15,9 millions en 2026.

VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : T3 LÉTHARGIQUE À L'HEURE OÙ LA HAUSSE DES VENTES EN EUROPE MASQUE LES BAISSES AILLEURS

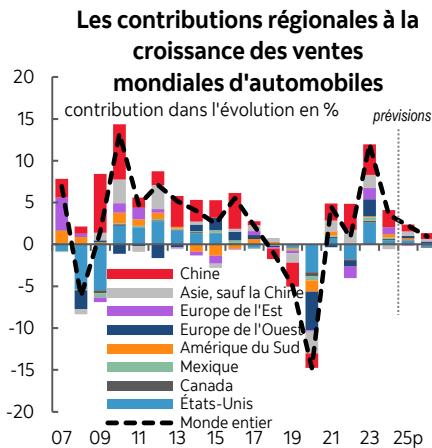
En septembre, les ventes mondiales d'automobiles ont crû de 1,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées), grâce à la croissance à l'échelle régionale dans toutes les régions que nous suivons, sauf l'Amérique du Nord (graphique 3). Au T3, les ventes d'automobiles ont été contrastées à l'échelle régionale : la hausse des ventes sur les marchés européens a été masquée par la léthargie sur les autres marchés, de sorte que les ventes mondiales n'ont pas bougé (0 % sur un trimestre). En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles se sont accélérées de 7,4 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en septembre, et la volatilité récente des ventes mensuelles a augmenté de 1,3 % sur un trimestre au T3. En Europe de l'Est, les ventes d'automobiles ont gagné 2,1 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en septembre, et 10,4 % sur un trimestre au T3 : elles ont repris du mieux et regagné leur rythme du S2 de 2024, après avoir plongé dans une léthargie au S1 de 2025. Dans la région de l'Asie-Pacifique, les ventes d'automobiles ont augmenté de 2,2 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en septembre, mais ont fléchi de -1,0 % sur un trimestre au T3, puisqu'elles ont généralement évolué tendanciellement en zigzag dans les six derniers mois. En Chine, les ventes ont augmenté de 1 % en septembre; elles ont toutefois perdu -0,5 % sur un trimestre au T3. Dans la région de l'Amérique latine, les ventes de véhicules ont progressé de 3,7 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en septembre et se sont repliées de -0,7 % sur un trimestre au T3. Nous sommes en train de revoir nos prévisions pour les ventes mondiales de véhicules, qui devraient croître de 2,2 % en 2025 et de 0,9 % en 2026, à l'heure où 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	Sept. 2025, en % sur un mois, en DD	Sept. 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	1.1	8.3	6.5
Amérique du Nord	18.7	17.6	16.4	18.5	19.2	19.6	19.3	-5.6	5.3	4.6
Canada	1.82	1.66	1.52	1.68	1.82	1.89	1.84	0.3	3.0	6.6
États-Unis	15.7	14.9	13.8	15.5	15.9	16.2	15.9	-6.6	6.1	4.8
Mexique	1.22	1.01	1.09	1.36	1.49	1.52	1.54	-1.0	0.5	0.0
Europe de l'Ouest	13.0	10.5	10.0	11.4	11.4	11.6	11.8	7.4	9.7	1.1
Allemagne	3.2	2.6	2.7	2.8	2.8	2.9	3.0	5.2	12.8	-0.3
Royaume-Uni	2.3	1.6	1.6	1.9	2.0	2.0	2.0	13.2	13.7	4.2
Europe de l'Est	3.3	2.8	1.9	2.8	3.4	3.3	3.3	2.1	0.7	-6.1
Russie	2.1	1.5	0.6	1.1	1.6	1.5	1.5	-1.0	-18.2	-21.6
Asie	31.9	32.7	35.9	39.4	40.5	41.5	42.3	2.2	9.5	9.6
Chine	19.7	21.5	23.6	26.0	27.6	28.2	28.8	1.0	13.2	13.6
Inde	3.3	3.6	4.4	4.7	4.9	5.1	5.1	4.9	0.6	0.2
Japon	5.1	4.4	4.2	4.8	4.4	4.6	4.7	5.0	-2.4	5.0
Amérique du Sud	4.3	3.1	3.2	3.2	3.5	3.7	3.8	5.6	10.6	12.2
Brésil	2.91	1.98	1.96	2.18	2.49	2.55	2.59	8.7	3.9	3.3
Chili	0.34	0.42	0.43	0.31	0.30	0.31	0.31	17.0	23.7	4.6
Colombie	0.26	0.24	0.25	0.18	0.20	0.20	0.20	10.2	43.3	29.0
Pérou	0.16	0.16	0.16	0.16	0.15	0.16	0.16	-0.8	18.9	20.0

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)

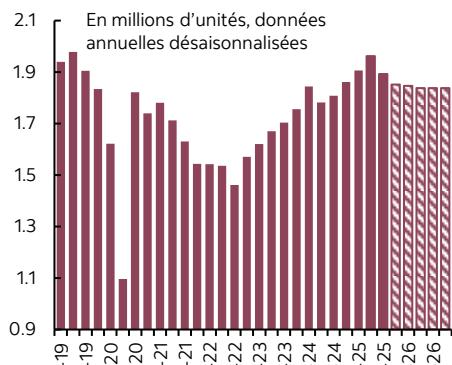
	2010-19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p	Août 2025, %, désaison. sur 1 mois	Août 2025, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2025, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (Août 2025) % ventes de VL neufs
Canada	1,817	1,663	1,523	1,684	1,819	1,886	1,840				8.8
Provinces de l'Atlantique	134	120	105	115	135	141	126	-7.1	1.5	14.3	3.6
Provinces du centre	1,179	1,080	1,014	1,129	1,237	1,230	1,185	-6.6	2.1	2.5	10.0
Québec	441	413	372	411	473	458	441	-3.7	1.4	-0.2	17.9
Ontario	738	667	642	718	764	772	744	-8.2	2.6	4.2	5.1
Provinces de l'Ouest	548	492	454	508	547	550	529	-6.3	-3.2	6.9	7.4
Manitoba	56	50	46	49	58	59	54	-2.6	-3.3	12.1	3.5
Saskatchewan	54	43	42	45	51	51	48	-2.5	2.4	12.8	1.8
Alberta	239	197	184	209	223	226	215	-7.5	-2.1	8.8	3.0
Colombie-Britannique**	199	203	182	205	214	215	212	-7.0	-5.6	2.2	14.9

*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.

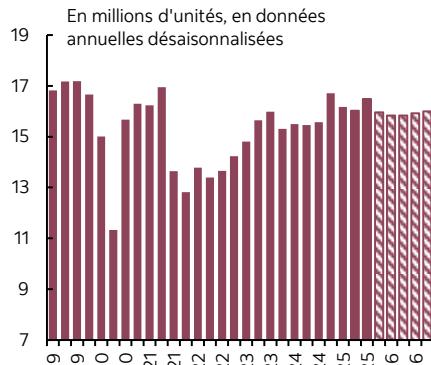
Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

Ventes de véhicules légers au Canada



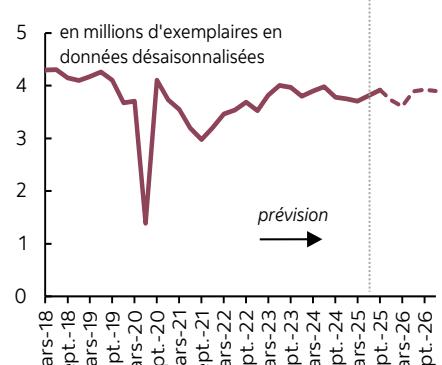
Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Omdia.

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.