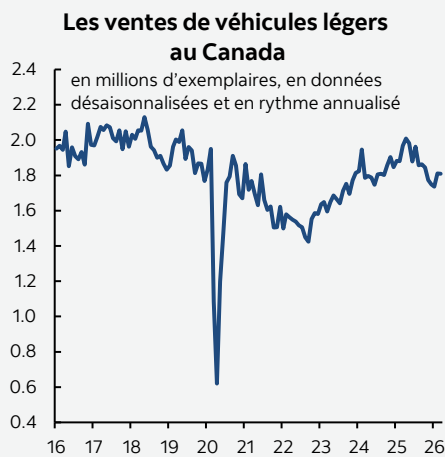


Contributeurs

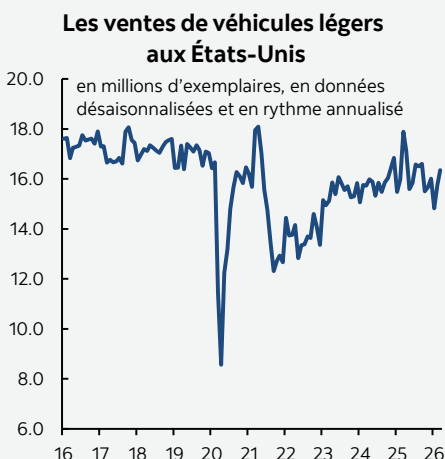
**John Fanjoy**  
Économiste  
Études économiques de la Banque Scotia  
416.866.4735  
[john.fanjoy@scotiabank.com](mailto:john.fanjoy@scotiabank.com)

Graphique 1



Sources: Études économiques de la Banque Scotia et Omdia.

Graphique 2



Sources: Études économiques de la Banque Scotia et BEA.

## Les ventes d'automobiles en mars : Les chiffres tiennent bon malgré les vents contraires

### CANADA : LES VENTES DE VÉHICULES NEUFS TIENNENT BON AU T1

En mars, les ventes d'automobiles au Canada ont légèrement fléchi en perdant 0,1 % sur un mois pour s'inscrire à 1,81 million d'exemplaires en données désaisonnalisées et en rythme annualisé d'après les données d'Omdia (graphique 1). Les révisions à la hausse apportées aux données pour janvier et février ont donné lieu, pour le T1, à des ventes moyennes de 1,79 million d'exemplaires (en données désaisonnalisées et annualisées), ce qui est supérieur au chiffre auquel on s'attendait, mais ce qui représente quand même une baisse de 0,2 % par rapport au T4 de 2025. Les ventes non désaisonnalisées publiées par la même source pour mars se sont chiffrées à 170 600 exemplaires, ce qui représente un recul de 7,8 % sur un an, malgré un début d'année relativement solide en 2025 avant que les nouveaux droits de douane imposés commencent à chambouler le commerce mondial. Par rapport aux ventes du T1 en données non désaisonnalisées pour la même période dans les récentes années, les ventes se sont repliées de 6,5 % relativement à 2025 et de 2,3 % relativement à 2024.

Le récent ralentissement des ventes de véhicules neufs en données désaisonnalisées a sans doute atteint son plus creux, puisque le rythme des ventes des deux derniers mois s'est accéléré, ce qui cadre avec les tendances statistiques. Or, seul l'avenir le confirmera, puisqu'il y a une multitude de facteurs contradictoires qui se répercuteront sur la demande. Dans l'ensemble, le niveau de l'emploi du Canada s'est contracté en janvier et en février, alors que le taux de chômage évolue latéralement, aux environs de 6,7 % (mm3m). Les cours mondiaux du pétrole restent élevés en raison du conflit au Moyen-Orient et l'on s'attend généralement à ce que cette conjoncture porte à la hausse l'inflation de synthèse alors que la Banque du Canada sera attentive aux signes des risques que l'augmentation des coûts des intrants se répercute sur l'inflation sous-jacente. Et alors que nous estimons que la progression des cours du pétrole apportera probablement un modeste concours en chiffres nets à la croissance du PIB canadien, l'augmentation des prix à la pompe pourrait peser sur la demande de véhicules dans le court terme. Dans le même temps, le nouveau Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques (VE) du gouvernement fédéral pourrait muscler les ventes de VE dans les prochains mois.

Nos prévisions pour les ventes de véhicules légers au Canada s'établissent à 1,81 million d'exemplaires en 2026. Nous nous attendons à ce que la demande s'améliore peu à peu cette année et l'an prochain, pour se hisser à 1,87 million d'exemplaires en 2027; l'incertitude est toutefois plus grande en raison des cours du pétrole élevés et volatils qui assombrissent l'horizon.

### ÉTATS-UNIS : LA LÉGÈRE BAISSÉ AU T1 MASQUE LA VOLATILITÉ MENSUELLE

En mars, les ventes d'automobiles aux États-Unis ont crû de 3,7 % sur un mois pour se chiffrer à 16,3 millions d'exemplaires en rythme désaisonnalisé et annualisé, selon le BAE (graphique 2). Au T1, les ventes se sont établies à une moyenne de 15,6 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et annualisées), soit une baisse de 0,5 % par rapport au T4 à l'heure où le rythme des ventes continue de se replier après avoir récemment culminé en 2025. Pour mars, les ventes non désaisonnalisées se sont établies à 1,4 million d'exemplaires, soit une baisse de 11,9 % sur un an. Dans le même temps, les ventes du T1 en données non désaisonnalisées se sont repliées de 5,3 % et de 0,6 % par rapport au même trimestre en 2025 et en 2024 respectivement.

Sur un mois, les ventes de véhicules aux États-Unis restent volatiles, en raison des vents contraires qui soufflent sur une amélioration durable dans le court terme. La croissance de l'emploi aux États-Unis s'est améliorée depuis décembre, pour s'inscrire à une moyenne de 68 000 (mm3m); or, on ne sait pas s'il s'agit d'une augmentation durable ou passagère, alors que le taux de chômage se maintient aux alentours de 4,3 %. Dans le même temps, le risque d'une augmentation et d'une recrudescence de la volatilité des cours du pétrole fait peser une nouvelle pression à la hausse sur l'inflation sous-jacente. Ces facteurs pourraient compliquer la tâche de la Réserve fédérale, dont l'objectif est de ramener vers la fourchette de 2 % l'inflation, qui s'établit aujourd'hui à 2,5 %-3 %, tout en appuyant la croissance maximum durable de l'emploi. Dans le même temps, les récents changements apportés aux droits de douane américains sur les métaux et sur les produits pharmaceutiques rehaussent encore l'incertitude qui pèse sur le commerce mondial en raison de la politique commerciale plus protectionniste des États-Unis.

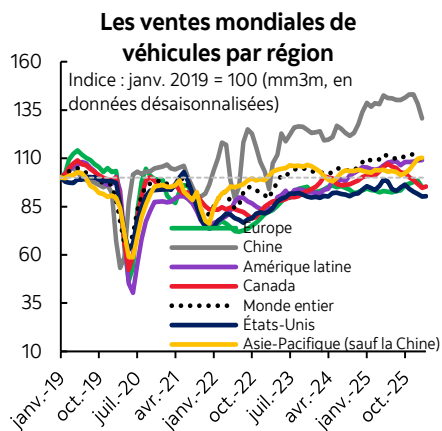
Nos prévisions pour les ventes d'automobiles aux États-Unis s'établissent à 15,7 millions d'exemplaires en 2026, alors que le rythme des ventes évolue tendanciellement en zigzag cette année, pour s'améliorer légèrement et se chiffrer à 15,8 millions d'exemplaires en 2027 puisque l'on s'attend à une baisse des taux d'intérêt et à une amélioration de la dynamique du marché du travail, qui devraient étayer la demande des consommateurs, ce qui reste toutefois très incertain en raison des vents contraires que font souffler les cours du pétrole élevés et volatils.

### VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : LES VENTES MENSUELLES PRENNENT DU MIEUX MALGRÉ UN DÉBUT D'ANNÉE ANÉMIQUE

Ailleurs dans le monde, les ventes d'automobiles ont progressé de 2,4 % sur un mois en février : il s'agit de la première hausse désaisonnalisée depuis septembre (graphique 3). La progression mensuelle a été

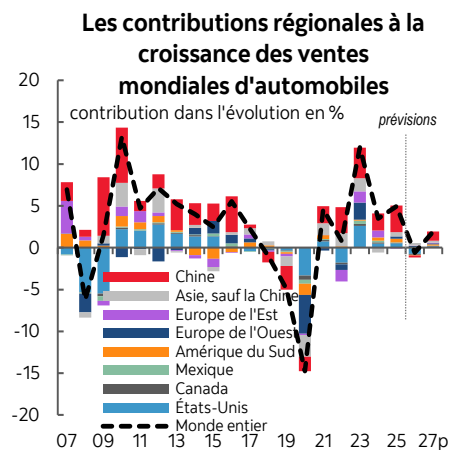
généralisée dans la plupart des grands marchés régionaux suivis; or, les ventes mondiales restent atones par rapport aux niveaux atteints il y a un an. En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles ont augmenté de 4,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en février : elles ont en effet rebondi après avoir atteint, dans le mois précédent, leur plus creux en chiffres désaisonnalisés depuis septembre 2024; les ventes de février ont décollé de 1,5 % sur un an en chiffres non désaisonnalisés. Dans le même temps, en Europe de l'Est, les ventes de véhicules ont plongé de 1,2 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en raison de la léthargie du début de l'année, alors que les ventes s'étaient repliées de 2,8 % sur un an (en données non désaisonnalisées). Dans la région de l'Asie-Pacifique, les ventes d'automobiles ont progressé de 1,1 % sur un mois (en données désaisonnalisées); elles ont toutefois baissé de 8 % par rapport au même mois il y a un an, parce que les ventes d'automobiles en Chine ont dégringolé de 15,4 % sur un an (en données non désaisonnalisées), même si elles ont augmenté de 1,4 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en février. En Amérique latine, les ventes d'automobiles ont perdu 1,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en février, dans la lignée d'une tendance haussière générale malgré la baisse mensuelle occasionnelle, puisque les ventes de la région ont gagné 3,8 % sur un an (en données non désaisonnalisées). Nous nous attendons à ce que les ventes de véhicules ailleurs dans le monde baissent de 0,6 % en 2026 avant d'augmenter de 1,9 % en 2027; elles pourraient toutefois être confrontées à un risque de baisse du fait de la hausse et de la plus grande volatilité récentes des cours du pétrole (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	2023	2024	2025	2026p	2027p	Fév 2026, en % sur un mois, en DD	Fév 2026, en % sur un an, en DND	DDA 2026, en % sur un an, en DND
<b>Total</b>	<b>71.1</b>	<b>75.4</b>	<b>78.0</b>	<b>81.8</b>	<b>81.3</b>	<b>82.9</b>	<b>2.4</b>	<b>-4.2</b>	<b>-3.0</b>
<b>Amérique du Nord</b>	<b>18.7</b>	<b>18.5</b>	<b>19.2</b>	<b>19.7</b>	<b>19.0</b>	<b>19.2</b>	<b>4.8</b>	<b>-1.4</b>	<b>-0.7</b>
Canada	1.82	1.68	1.82	1.89	1.81	1.87	4.3	-3.6	-5.5
États-Unis	15.7	15.5	15.9	16.3	15.7	15.8	6.3	-1.4	-0.8
Mexique	1.22	1.36	1.49	1.51	1.54	1.57	-8.6	0.5	5.3
<b>Europe de l'Ouest</b>	<b>13.0</b>	<b>11.4</b>	<b>11.4</b>	<b>11.6</b>	<b>11.7</b>	<b>11.8</b>	<b>4.8</b>	<b>1.5</b>	<b>-0.6</b>
Allemagne	3.2	2.8	2.8	2.9	2.9	3.0	7.0	3.8	-1.4
Royaume-Uni	2.3	1.9	2.0	2.0	2.0	2.0	4.5	7.2	4.8
<b>Europe de l'Est</b>	<b>3.3</b>	<b>2.8</b>	<b>3.4</b>	<b>3.3</b>	<b>3.3</b>	<b>3.4</b>	<b>-1.2</b>	<b>-2.8</b>	<b>-4.9</b>
Russie	2.1	1.1	1.6	1.4	1.5	1.5	1.4	-4.1	-10.6
<b>Asie</b>	<b>31.9</b>	<b>39.4</b>	<b>40.5</b>	<b>43.4</b>	<b>43.5</b>	<b>44.6</b>	<b>1.1</b>	<b>-8.0</b>	<b>-5.2</b>
Chine	19.7	26.0	27.6	30.1	29.9	30.8	1.4	-15.4	-10.8
Inde	3.3	4.7	4.9	5.2	5.2	5.3	-1.4	10.4	10.8
Japon	5.1	4.8	4.4	4.6	4.7	4.7	0.6	-3.5	-2.9
<b>Amérique du Sud</b>	<b>4.3</b>	<b>3.2</b>	<b>3.5</b>	<b>3.9</b>	<b>3.8</b>	<b>3.9</b>	<b>1.1</b>	<b>3.8</b>	<b>4.3</b>
Brésil	2.91	2.18	2.49	2.55	2.60	2.68	2.9	1.8	1.8
Chili	0.34	0.31	0.30	0.31	0.31	0.32	0.5	6.1	1.6
Colombie	0.26	0.18	0.20	0.25	0.22	0.23	2.0	48.2	44.5
Pérou	0.16	0.16	0.15	0.19	0.16	0.16	12.8	52.1	36.8

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)

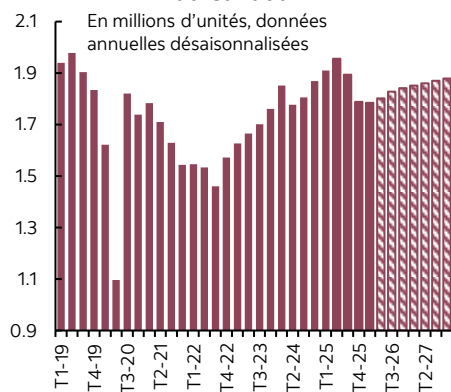
	2010-19	2023	2024	2025	2026p	2027p	Jan 2026, %, désaison. sur 1 mois	Jan 2026, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2026, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (Jan 2026) % ventes de VL neufs
<b>Canada</b>	<b>1,817</b>	<b>1,684</b>	<b>1,819</b>	<b>1,894</b>	<b>1,806</b>	<b>1,866</b>				<b>7.7</b>
<b>Provinces de l'Atlantique</b>	<b>134</b>	<b>115</b>	<b>135</b>	<b>148</b>	<b>130</b>	<b>128</b>	<b>-1.9</b>	<b>-10.8</b>	<b>-10.8</b>	<b>3.5</b>
<b>Provinces du centre</b>	<b>1,179</b>	<b>1,129</b>	<b>1,237</b>	<b>1,244</b>	<b>1,157</b>	<b>1,196</b>	<b>-1.9</b>	<b>-6.1</b>	<b>-6.1</b>	<b>8.4</b>
Québec	441	411	473	457	431	438	0.3	-5.7	-5.7	12.1
Ontario	738	718	764	787	726	757	-3.1	-6.3	-6.3	6.3
<b>Provinces de l'Ouest</b>	<b>548</b>	<b>508</b>	<b>547</b>	<b>566</b>	<b>526</b>	<b>543</b>	<b>2.2</b>	<b>-3.6</b>	<b>-3.6</b>	<b>7.3</b>
Manitoba	56	49	58	63	57	57	10.5	7.9	7.9	3.7
Saskatchewan	54	45	51	55	51	51	8.9	-10.5	-10.5	2.2
Alberta	239	209	223	234	220	223	5.8	-4.5	-4.5	3.6
Colombie-Britannique**	199	205	214	215	199	211	-4.7	-4.0	-4.0	13.6

\*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.

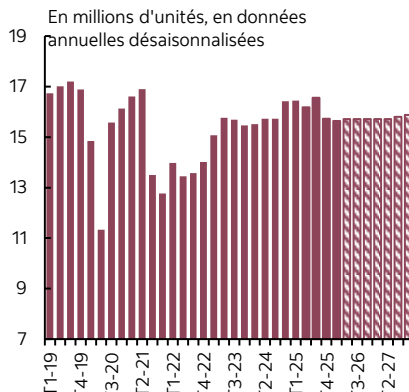
Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

Ventes de véhicules légers au Canada



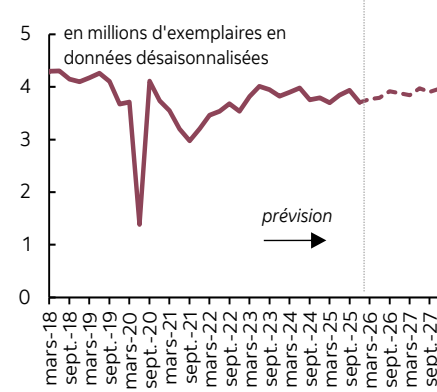
Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Omdia.

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	2023	2024	2025	2026p	2027p
	(Millions d'unités, taux annuel)					
<b>Production nord-américaine</b>	<b>15.9</b>	<b>15.6</b>	<b>15.5</b>	<b>15.2</b>	<b>15.4</b>	<b>15.7</b>
Canada	2.2	1.5	1.3	1.3	1.3	1.4
États-Unis	10.4	10.3	10.2	10.0	10.0	10.5
Mexique	3.2	3.8	4.0	3.9	4.0	3.8

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 cochefs 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.