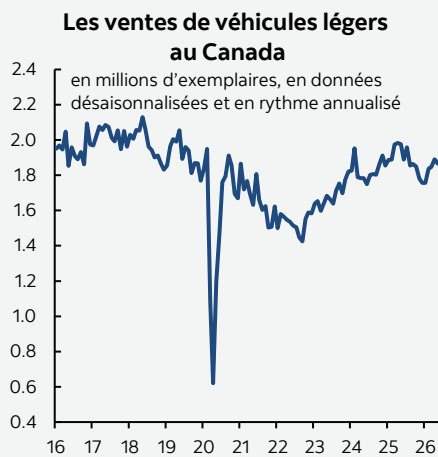


Contributeurs

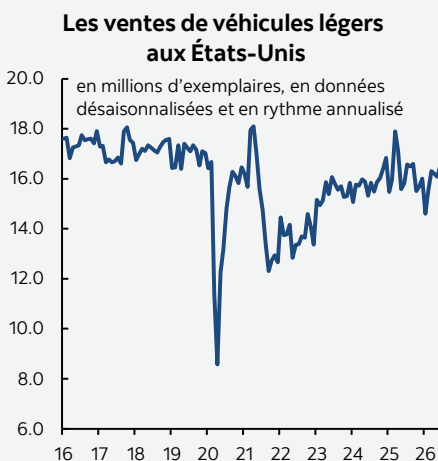
John Fanjoy
Économiste
Études économiques de la Banque Scotia
416.866.4735
john.fanjoy@scotiabank.com

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 juin : Toujours aussi vigoureuses au T2

CANADA : LES VENTES PROLONGENT LEUR RÉCENTE SÉQUENCE GAGNANTE AU T2

En juin, les ventes d'automobiles au Canada ont crû de 1,6 % sur un mois pour s'établir à 1,9 million d'exemplaires en rythme désaisonnalisé et annualisé, d'après les données d'Omdia (graphique 1). Le mois écoulé a enchaîné une quatrième hausse sur les cinq derniers mois, puisque la demande continue de rebondir après que les ventes se soient affaïssées à la fin de 2025. Les ventes de véhicules ont progressé de 3,8 % sur un trimestre au T2, pour s'établir à une moyenne de 1,88 million d'exemplaires (en rythme désaisonnalisé et annualisé), en tenant compte des légères révisions à la baisse des données pour avril et mai. En chiffres non désaisonnalisés déclarés par la même source, les ventes de véhicules se sont établies à 175 400 exemplaires pour mai, et les ventes du T2 ont reculé de 3,4 % sur un an par rapport au printemps 2025, dont les résultats ont été en partie faussés; elles ont toutefois gagné 6,4 % par rapport à la même période en 2024. S'agissant des ventes de véhicules par segment, les ventes de voitures qui représentent un peu moins de 15 % de l'ensemble du marché ont décollé de 20,7 % sur un trimestre, en se rétablissant à peu près au même volume qu'il y a un an (0,2 % sur un an au T2). Dans le même temps, les ventes du segment des camions légers, qui pèsent plus de 85 % du marché des ventes de véhicules neufs, ont augmenté de 1,9 % sur un trimestre au T2; elles ont toutefois continué d'accuser une baisse de 4 % sur un an.

L'ensemble des facteurs économiques qui viennent en quelque sorte étayer la demande de véhicules ont récemment donné des signes d'amélioration. Le PIB réel mensuel a progressé de 0,5 % en avril; en effet, l'activité économique a semblé vouloir rebondir après avoir sombré dans une léthargie, ce que viennent confirmer les 88 000 emplois créés en mai, qui ont permis d'abaisser à 6,6 % (en données désaisonnalisées) le taux de chômage. Si l'inflation de synthèse s'est hissée à 3,2 % sur un an en mai, l'inflation fondamentale (hors alimentation et énergie) a augmenté de 1,6 % sur un an, ce qui apporte à la Banque du Canada une certaine marge de manœuvre pour maintenir le taux directeur à 2,25 %, en évaluant la situation pour savoir si la hausse et la volatilité des cours du pétrole se répercutent sous la forme de pressions inflationnistes plus vastes. Dans le même temps, l'incertitude qui plombe la politique commerciale est appelée à perdurer, en plombant l'investissement des entreprises, puisque le Canada, les États-Unis et le Mexique n'ont pas reconduit l'ACÉUM avant l'échéance du 1er juillet; cet accord commercial reste en vigueur et fait l'objet d'examens annuels jusqu'à son expiration en 2036 ou jusqu'à sa reconduction à une date ultérieure.

Nos prévisions pour les ventes de véhicules légers au Canada s'inscrivent à 1,86 million d'exemplaires en 2026; nous nous attendons à ce que les ventes évoluent tendanciellement en zigzag dans le milieu de l'année. Elles pourraient toutefois rester volatiles d'un mois au suivant. Les ventes de véhicules neufs devraient prendre du mieux l'an prochain, pour atteindre 1,9 million d'exemplaires en 2027. Toutefois, cette prévision est soumise à une grande incertitude en raison de la volatilité chronique des cours mondiaux du pétrole et des risques pour l'évolution potentielle des échanges commerciaux.

ÉTATS-UNIS : LA DEMANDE SE MAINTIENT ALORS QUE LES VENTS CONTRAIRES S'ACCROISSENT

En juin, les ventes d'automobiles aux États-Unis ont crû de 2,7 % sur un mois pour s'inscrire à 16,5 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et annualisées), selon le BEA (graphique 2). Les ventes de véhicules sont restées vigoureuses dans le milieu de l'année, pour s'établir à une moyenne de 16,3 millions d'exemplaires (en rythme désaisonnalisé et annualisé) au T2, en partie grâce à une solide fin de trimestre; elles ont progressé de 5,2 % sur un trimestre par rapport au T1 de 2026. Les ventes non désaisonnalisées déclarées par la même source se sont chiffrées à 1,36 million d'exemplaires pour le mois, en hausse de 7,2 % sur un an, alors que les ventes non désaisonnalisées pour le T2 ont grimpé de 0,5 % par rapport à 2025 et de 3,8 % comparativement au même trimestre en 2024.

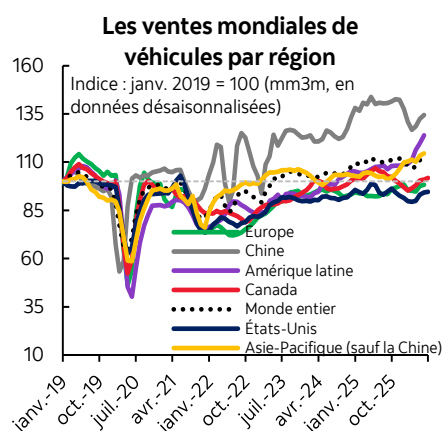
Le marché du travail américain a paru vouloir se ralentir après avoir inscrit un solide rebond au printemps et au début de l'été. Même si le taux de chômage américain a plongé à 4,2 % en juin, l'emploi non agricole n'a gagné que 57 000 postes après s'être enrichi de 164 000 postes en moyenne sur les trois mois avant mai. Dans le même temps, l'inflation de synthèse et l'inflation fondamentale se sont envolées respectivement de plus de 4 % et de 3 % sur un an en mai. Le ralentissement du marché du travail de concert avec l'inflation toujours aussi élevée tire dans les deux sens le double mandat de la Réserve fédérale, qui doit assurer un maximum d'emplois durables et la stabilité des prix. Si la conjoncture ne se détériore pas, il est improbable que les taux d'intérêt se détendent immédiatement dans le court terme, alors que les données qui font état du ralentissement du marché du travail continueront probablement d'amener le FOMC à redouter de recommencer à hausser les taux.

Nos prévisions pour les ventes d'automobiles aux États-Unis se chiffrent à 15,9 millions d'exemplaires en 2026, alors que le rythme des ventes est appelé à se replier légèrement par rapport au niveau récent atteint dans le deuxième semestre de cette année, en s'améliorant marginalement pour s'inscrire à 16,1 millions d'exemplaires en 2027 puisque la détente attendue dans les taux d'intérêt et l'amélioration de la dynamique du marché du travail viendront étayer la demande des consommateurs.

VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : PROGRESSION FREINÉE APRÈS LES RÉCENTS GAINS

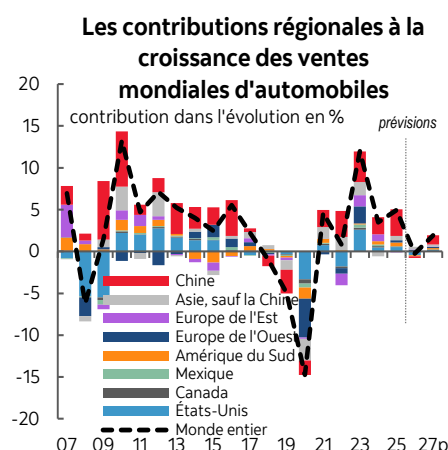
Ailleurs dans le monde, les ventes d'automobiles ont baissé de 1,5 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en mai, ce qui a mis fin à la tendance trimestrielle de la progression des volumes en chiffres désaisonnalisés (graphique 3). Le ralentissement a été généralisé alors que l'Amérique latine a été la seule région que nous suivons et dans laquelle les ventes n'ont pas baissé en mai. Dans cette région, les ventes ont gagné 1,5 % sur un mois (en données désaisonnalisées), portées à la hausse par la croissance soutenue des ventes désaisonnalisées du Brésil, qui ont augmenté de 4,9 %, alors que les ventes dans les cinq autres pays ont fait du surplace ou ont baissé sur un mois. L'élan de la demande d'automobiles au T2 vient étayer les ventes de la région, qui se sont envolées de 11 % depuis le début de l'année. En Europe de l'Ouest, les ventes de véhicules ont perdu 3,1 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en mai, en continuant de se replier après le récent pic de mars puisque l'explosion des cours du pétrole se répercute probablement sur la demande des consommateurs, les ventes de véhicules s'étant ralenties dans 11 des 15 pays suivis. C'est pourquoi les ventes régionales n'ont progressé que de 4 % depuis le début de l'année. Dans le même temps, en Europe de l'Est, les ventes d'automobiles ont chuté de 3,4 % sur un mois (en données désaisonnalisées) et ont évolué tendanciellement en zigzag dans les cinq premiers mois de l'année : elles ont augmenté marginalement (0,9 %) depuis le début de l'année. De même, dans la région de l'Asie-Pacifique, les ventes d'automobiles sont restées relativement stables malgré l'explosion des cours du pétrole, puisqu'elles ont décroché de 1,5 % sur un mois (en données désaisonnalisées) alors que la hausse de 0,4 % des ventes de véhicules en Chine a été largement effacée par les baisses ailleurs dans la région, qui se sont établies à une moyenne de 5 %. Les ventes d'automobiles de la région ont cédé 2,1 % en mai (depuis le début de l'année), lestées par la baisse de 6,7 % (depuis le début de l'année) des ventes en Chine. Pour les ventes mondiales de véhicules, nous prévoyons une baisse de 0,2 % en 2026; elles devraient ensuite augmenter de 1,9 % en 2027 (graphique 4), mais elles sont plombées par une forte incertitude, notamment en raison de la volatilité chronique des échanges commerciaux mondiaux et des cours de l'énergie.

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	Mai 2026, en % sur un mois, en DD	Mai 2026, en % sur un an, en DND	DDA 2026, en % sur un an, en DND
Total	71.1	75.4	78.0	81.8	81.6	83.2	-1.5	1.3	-0.4
Amérique du Nord	18.7	18.5	19.2	19.7	19.3	19.5	-0.7	0.1	-4.0
Canada	1.82	1.68	1.82	1.89	1.86	1.90	-1.3	-5.5	-5.1
États-Unis	15.7	15.5	15.9	16.3	15.9	16.1	-0.8	0.3	-4.7
Mexique	1.22	1.36	1.49	1.51	1.54	1.57	0.2	6.0	5.8
Europe de l'Ouest	13.0	11.4	11.4	11.6	11.7	11.8	-3.1	3.3	4.5
Allemagne	3.2	2.8	2.8	2.9	2.9	3.0	-3.9	0.1	3.6
Royaume-Uni	2.3	1.9	2.0	2.0	2.0	2.0	-2.8	7.1	8.7
Europe de l'Est	3.3	2.8	3.4	3.3	3.3	3.4	-3.4	0.4	1.0
Russie	2.1	1.1	1.6	1.4	1.5	1.5	4.8	18.0	6.4
Asie	31.9	39.4	40.5	43.4	43.5	44.6	-1.5	0.4	-1.3
Chine	19.7	26.0	27.6	30.1	29.9	30.8	0.4	-4.2	-6.1
Inde	3.3	4.7	4.9	5.2	5.2	5.3	-0.6	28.8	19.5
Japon	5.1	4.8	4.4	4.6	4.7	4.7	-5.0	2.8	0.4
Amérique du Sud	4.3	3.2	3.5	3.9	3.8	3.9	2.0	12.5	13.1
Brésil	2.91	2.18	2.49	2.55	2.60	2.68	4.9	23.3	18.3
Chili	0.34	0.31	0.30	0.31	0.31	0.32	-4.1	0.5	4.7
Colombie	0.26	0.18	0.20	0.25	0.22	0.23	0.8	42.4	47.8
Pérou	0.16	0.16	0.15	0.19	0.16	0.16	-0.5	42.5	38.3

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	Avr. 2026, %, désaison. sur 1 mois	Avr. 2026, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2026, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (Avr. 2026) % ventes de VL neufs
Canada	1,817	1,684	1,819	1,894	1,861	1,897				9.7
Provinces de l'Atlantique	134	115	135	148	135	131	5.9	-3.8	-7.2	4.3
Provinces du centre	1,179	1,129	1,237	1,244	1,196	1,216	3.4	-5.3	-3.4	10.4
Québec	441	411	473	457	447	446	9.4	-6.7	-1.6	17.5
Ontario	738	718	764	787	749	770	0.1	-4.4	-4.5	6.1
Provinces de l'Ouest	548	508	547	566	538	552	0.8	-8.0	-8.1	9.5
Manitoba	56	49	58	63	58	58	-0.6	-9.8	-10.4	4.6
Saskatchewan	54	45	51	55	52	52	1.4	-8.2	-10.0	2.3
Alberta	239	209	223	234	224	227	0.8	-7.2	-8.1	4.8
Colombie-Britannique**	199	205	214	215	204	215	1.0	-8.3	-6.9	18.2

*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

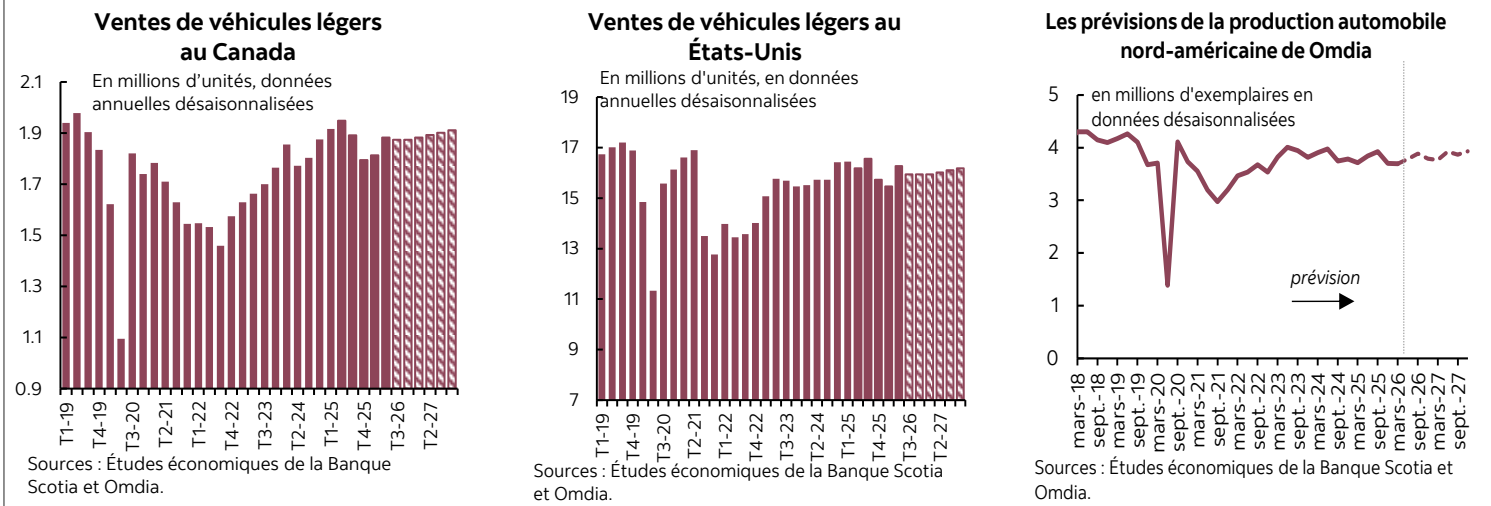


Tableau 3 — Les perspectives annuelles de production en Amérique du Nord

	2010–19	2023	2024	2025	2026p	2027p
(Millions d'unités, taux annuel)						
Production nord-américaine	15.9	15.6	15.5	15.2	15.3	15.5
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	10.3
Mexique	3.2	3.8	4.0	3.9	3.9	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 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.

^{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.