

Les ventes mondiales d'automobiles se normalisent en septembre

- Les chiffres de septembre sont venus confirmer la normalisation escomptée des ventes mondiales d'automobiles dans la foulée des vigoureux rebonds de la fin du printemps et du début de l'été partout dans le monde. Les ventes mondiales ont gagné 5 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en septembre, après s'être légèrement ralenties en août.
- En Chine, les ventes d'automobiles ont continué de mener la reprise, grâce à un solide gain de 8 % sur un an en septembre (mais en restant en berne sur un mois), tandis qu'aux États-Unis et au Canada, elles ont bondi en septembre pour revenir en territoire positif pour la première fois sur un an (en s'accélérant d'environ 7 % sur un mois sur ces deux marchés).
- Dans le même temps, en Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles rattrapent substantiellement le terrain perdu, en s'améliorant sans cesse après s'être fortement repliées au printemps (0 % sur un an et 6 % sur un mois en septembre), alors qu'en Amérique latine, elles se sont finalement mises à remonter en septembre après un été difficile sur fond d'écllosions incessantes de COVID-19 (-8,5 % sur un an et 30 % sur un mois).
- Les ventes mondiales s'inscrivent à -21 % depuis le début de l'année; les ventes du dernier trimestre devraient affronter des vents contraires en raison du déferlement de la deuxième vague de COVID-19 dans bien des régions du monde.
- Les ventes avaient déjà commencé à se ralentir à l'orée du quatrième trimestre lorsque l'ascension de la demande s'est essentiellement essoufflée. Les difficultés chroniques de l'offre expliquent aussi la conjoncture plus difficile des ventes.
- Nous ne prévoyons pas de repli massif des ventes d'automobiles dans la deuxième vague de l'épidémie, puisque les restrictions devraient être plus ciblées. Toutefois, la confiance des consommateurs pourrait freiner légèrement les ventes à court terme, en décalant éventuellement certains achats sur la nouvelle année.
- Dans ce numéro, nous reproduisons nos prévisions pour les ventes mondiales d'automobiles en 2021. Puisque nous nous attendons à ce que le pire de la deuxième vague soit dans le rétroviseur au début de la nouvelle année, nous prévoyons un rebond de l'ordre de 10 % l'an prochain, ce qui rapprocherait les ventes à moins de 9 % des niveaux prépandémiques.

LA NOUVELLE NORMALITÉ

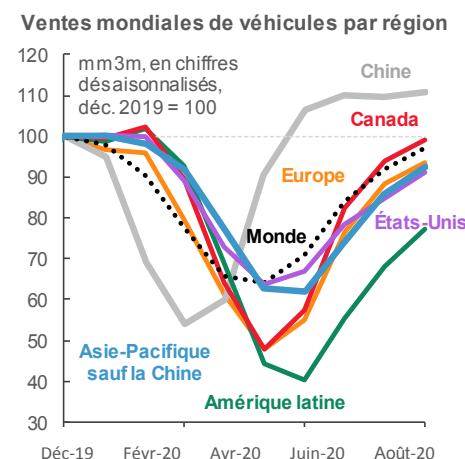
Depuis le début de l'année, les ventes mondiales d'automobiles remettent en question les capacités prévisionnelles traditionnelles grâce à des rebonds exceptionnellement vigoureux (graphique 1). D'une part, le rendement du PIB est un indicateur satisfaisant (mais décalé) de la profondeur et de l'orientation générales des ventes d'automobiles (graphique 2). Or, le PIB a lui aussi été lourdement plombé par la rigueur et la durée des confinements imposés par les gouvernements, par opposition aux fondamentaux économiques purs et simples (graphique 3). En outre, les fermetures sévères se sont souvent déroulées de concert avec les transferts gouvernementaux substantiels, qui compensent par ailleurs les chocs contractionnistes des indicateurs traditionnels comme le chômage, qui enrangent normalement les achats d'automobiles, entre autres. La conjoncture favorable de la finance et du crédit et les reports d'impôts ont eux aussi été utiles à cet égard.

RENSEIGNEMENTS

Rebekah Young, première directrice,
Politiques économiques provinciales et fiscales
416.862.3876
Études économiques de la Banque Scotia
rebekah.young@scotiabank.com

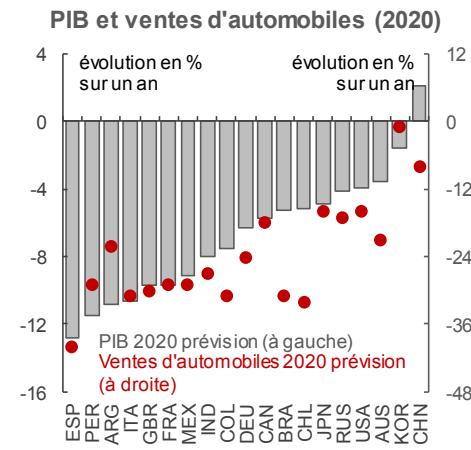
Raffi Ghazarian, analyste économique principal
416.866.4211
Études économiques de la Banque Scotia
raffi.ghazarian@scotiabank.com

Graphique 1



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, associations automobiles nationales.

Graphique 2



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, FMI.

*Tous les chiffres publiés ne sont pas désaisonnalisés, sauf indication contraire (auquel cas, ils sont désaisonnalisés).

Les ventes d'automobiles sont des achats typiquement discrétionnaires, qui peuvent être programmés par la conjoncture économique et par les niveaux de confiance. Dans la foulée de la crise financière mondiale, la reprise des ventes d'automobiles s'est étendue sur plusieurs années dans la plupart des économies évoluées. Le Canada a mis 5 ans pour regagner les niveaux de vente d'avant la crise, et les États-Unis en ont mis 7. Les ventes mensuelles ne sont redevenues légèrement positives sur un an qu'après le premier anniversaire de la crise, quand les effets de base sont entrés en jeu. Aujourd'hui, dans ces deux marchés, les ventes d'automobiles sont redevenues positives sur un an en septembre seulement, cinq courts mois après le pic des fermetures, ce qui témoigne du caractère non économique du recul et du fait que les gouvernements ont accusé jusqu'à maintenant les chocs de la crise dans leur bilan.

Puisque les marchés sont aux prises avec la deuxième vague du virus, l'expérience vécue au printemps peut éclairer l'activité des prochains mois. Essentiellement, les ventes affronteront probablement des vents contraires quand la confiance retombera en raison de la hausse des risques pour la santé même si les gouvernements n'obligent pas les entreprises et les commerces à fermer leurs portes. Dans une analyse transnationale, le [FMI](#) a récemment conclu que près de la moitié des tendances réduites dans la mobilité s'explique par des comportements volontaires, plutôt que par des contraintes imposées, et cet effet a été encore plus prononcé dans les pays dans lesquels la prévalence du virus était supérieure (graphique 4). Cette constatation cadre avec le rendement des ventes d'automobiles dans des pays comme la Suède, où les ventes accusent une baisse de -21 % depuis le début de l'année même si les établissements des concessionnaires n'ont jamais fermé.

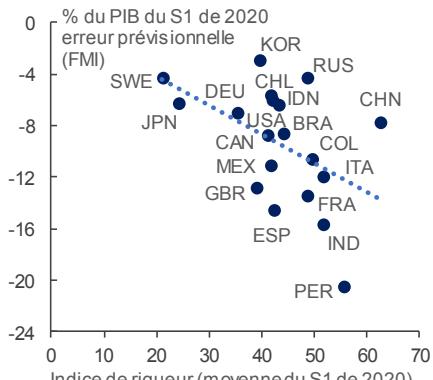
Au Canada, les statistiques préliminaires sur les ventes de septembre laissent entendre que les ventes d'automobiles ont plongé en Ontario malgré le résultat national positif des ventes d'automobiles au moment où les cas de COVID-19 ont commencé à remonter dans cette province. Par ailleurs, l'Ontario a inscrit un vigoureux rebond de l'emploi en septembre. À l'évidence, un point de données ne constitue pas une tendance; il témoigne toutefois une évolution à surveiller. Dans l'ensemble, parmi les provinces, l'Ontario comptabilise des ventes d'automobiles qui accusent la baisse la plus brusque à la fin du troisième trimestre (graphique 5), ce qui traduit davantage les confinements plus rigoureux et plus longs, surtout dans les grandes villes ontariennes, alors que les baisses dans les provinces productrices de pétrole ont été plus discrètes jusqu'à maintenant malgré le retentissement économique plus sérieux des chocs pétroliers. L'immigration paralysée pourrait aussi peser sur les ventes de l'Ontario — puisque cette province est de loin celle qui accueille le plus grand nombre de nouveaux Canadiens.

Par contre, il est plus probable que les inquiétudes des consommateurs à propos des risques pour la santé par rapport à l'incertitude économique rehaussent la demande au lieu de la détruire. La continuité des mesures d'aide budgétaire pourrait jouer un rôle important en s'assurant que ces mesures sont prorogées pendant la deuxième vague. Il s'agira aussi probablement d'un facteur de différenciation des ventes parmi les pays, puisque certains ont épousé leur marge de manœuvre budgétaire et ont atteint des impasses politiques dans leur volonté d'offrir d'autres mesures d'aide. Comme nous l'avons vu dans le [numéro](#) du mois précédent, la pandémie a pu aussi créer une nouvelle demande du fait des craintes liées au transport en commun et à l'autopartage, qui pourraient perdurer au moins dans la première partie de 2021.

On pourrait aussi constater, l'an prochain, une autre remontée des ventes de voitures d'occasion, qui ont tendance à s'exercer contrecurrentement. Outre les problèmes d'abordabilité pendant les périodes de repli, les baisses de prix nourrissent typiquement cette tendance. Exceptionnellement, dans cette période de repli, les prix des véhicules d'occasion ont rebondi substantiellement au Canada (et dans d'autres marchés) après une baisse initiale au printemps, probablement en raison des contraintes de l'offre, compte tenu de la prorogation des contrats de location et du report des prêts, ainsi que de la léthargie du dollar canadien, qui a acheminé l'offre limitée aux États-Unis. En outre, les mesures d'aide des gouvernements ont aussi, probablement, étayé la vigueur de la demande exprimée pour les véhicules neufs et les véhicules d'occasion, ce qui explique la remontée des prix. Par conséquent, les volumes de ventes au détail (en dollars) des véhicules d'occasion ont légèrement dépassé ceux des ventes de véhicules neufs en août (graphique 6). Puisque les prix des véhicules d'occasion devraient flétrir dans les prochains trimestres en raison de la hausse de l'offre, les ventes unitaires de véhicules d'occasion devraient s'accélérer plus rapidement pendant la reprise.

Graphique 3

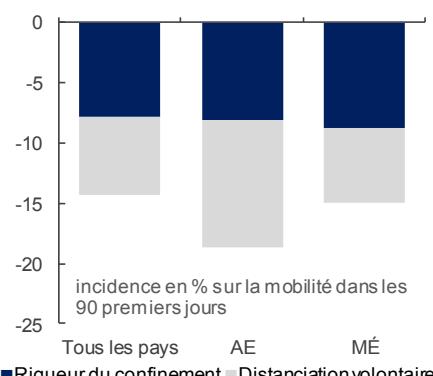
Les confinements ont porté (partiellement) les contractions économiques en 2020



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, FMI, Oxford Coronavirus Government Response Tracker.

Graphique 4

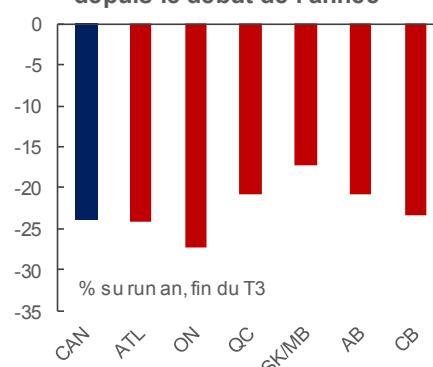
Les restrictions volontaires ont aussi endigué la mobilité



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, FMI.

Graphique 5

Les ventes d'automobiles au Canada depuis le début de l'année



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, Desrosiers Automotive Consultants Inc.

Dans l'ensemble, la conjoncture des politiques mondiales devrait être très favorable dans les prochaines années. Bien que 2021 devrait donner lieu à de solides rebonds économiques pour la plupart des marchés, la capacité de rechange perdurera probablement dans toutes les grandes économies jusqu'à la fin de 2021 et au début de 2022 — notamment le chômage astronomique —, ce qui devrait justifier la suite des mesures conciliantes dans le cadre de la politique monétaire et budgétaire. Les ventes d'automobiles devraient continuer de se fortifier alors que les économies progressent pendant cette reprise, en profitant des faibles coûts de financement et de l'amélioration des perspectives d'emploi. Quand les voyages reprendront lentement dans la dernière partie de 2021, le relèvement de la demande des parcs automobiles devrait aussi sous-tendre la vigueur de la conjoncture des ventes d'automobiles. La conjoncture mieux équilibrée de l'offre devrait aussi alléger certaines contraintes dans les ventes.

Nous nous attendons à ce que les ventes mondiales d'automobiles puissent rebondir d'environ 10 % en 2021, même si elles devraient continuer de s'établir à 9 % en deçà des niveaux prépandémiques de 2019 (graphiques 7 et 8). La profondeur de la baisse des ventes en 2020 et le parcours escompté de la reprise économique en 2021 font partie des différentiateurs parmi les pays et les régions. Par exemple, nous nous attendons, dans les ventes d'automobiles en Chine, à un rebond de l'ordre de 7 % en 2021 en raison du repli plus superficiel en 2020 (et estimé, au moment d'écrire ces lignes, à -8 % sur un an), ce qui portera les ventes à un peu moins de 2 % sous la barre des niveaux prépandémiques. De même, on s'attend à ce que les ventes au Japon inscrivent une baisse relativement plus modeste en 2020 (-15 %) et à ce qu'elles rebondissent d'environ 9 % en 2021, de sorte que les ventes continueraient d'accuser une baisse de 8 % par rapport à 2019, compte tenu de son marché plus évolué et du moins grand nombre de mesures d'aide ciblées pour les achats d'automobiles.

En Europe de l'Ouest, les pays devraient accuser des baisses nettement pires en 2020 (-28 % sur un an). Ces baisses devraient donner lieu, en 2021, à un rebond mathématiquement plus vigoureux de l'ordre de 12 %; toutefois, compte tenu d'une reprise économique plus lente (et des vents contraires réglementaires), les ventes d'automobiles seront toujours probablement de l'ordre de 20 % de moins que les niveaux atteints en 2019. On s'attend à des différences dans cette région; par exemple, en Allemagne, la reprise des ventes d'automobiles en 2021 devrait s'établir à environ 88 % des niveaux prépandémiques, alors qu'au Royaume-Uni, les ventes ne devraient reprendre que 78 % environ du terrain perdu, puisque la léthargie des perspectives économiques devrait ralentir le rebond des ventes d'automobiles.

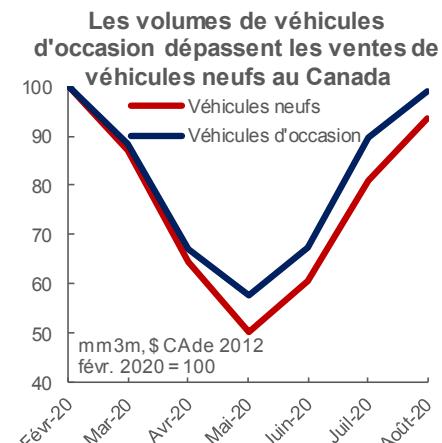
L'Amérique du Sud affronte essentiellement une dynamique comparable à celle de l'Europe, notamment des brusques replis des ventes d'automobiles en 2020 (-31 %), ce qui devrait donner lieu à des rebonds techniques en 2021 (12 %). Toutefois, le Brésil, qui est le plus vaste marché automobile, domine ces statistiques de synthèse. Son marché plus évolué et sa reprise laborieuse laissent entendre que le rebond des ventes d'automobiles se ralentira en 2021 (9 %) pour s'établir à environ 75 % des niveaux prépandémiques, alors que dans les petits marchés comme le Chili, la Colombie et le Pérou, les rebonds devraient être de l'ordre de 15 % à 20 % en 2021, après avoir essuyé des baisses nettement supérieures à 30 % en 2020 pour l'essentiel.

Les prévisions de synthèse pour l'Amérique du Nord masquent les différences dans la région. Le Canada connaît un rebond potentiellement plus vigoureux des ventes d'automobiles en 2021 (15 %) par rapport au rebond prévu aux États-Unis (12 %) en raison des baisses plus prononcées en 2020. La reprise économique relativement similaire ramènerait les ventes d'automobiles à moins de 7 % des niveaux prépandémiques en 2021 dans ces deux pays. Au Mexique par contre, les ventes d'automobiles devraient accuser des baisses plus prononcées en 2020 (-29 %); toutefois, une reprise prolongée des ventes d'automobiles suit l'évolution de la reprise économique de ce pays. Le rebond prévu de 13 % dans les ventes d'automobiles de 2021 permettrait de reprendre moins de 80 % des achats prépandémiques.

Il va sans dire que les marges de confiance de ces prévisions sont généralement vastes, en raison du caractère sans précédent de la crise, de l'incertitude qui règne dans l'évolution du virus, et essentiellement, des mesures d'aide des gouvernements et des comportements des consommateurs. Les mesures d'aide officielles plus vigoureuses — par exemple les nouvelles mesures budgétaires de relance aux États-Unis ou les baisses d'impôts ciblées pour les achats d'automobiles en Chine — pourraient porter une reprise plus vigoureuse. Par contre, les effets pandémiques chroniques qui pèsent sur le début de l'année pourraient éroder l'activité des ventes si les gouvernements ne peuvent pas amortir le choc des ralentissements généralisés et prolongés.

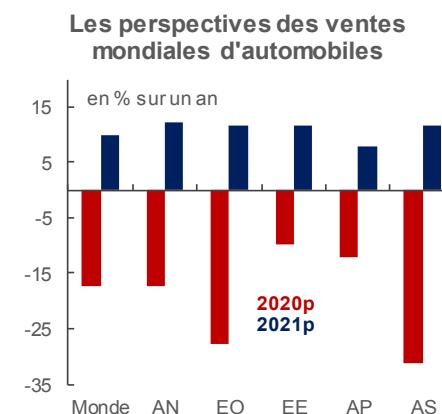
Le lecteur trouvera dans le tableau 1 (au verso) les détails des prévisions de 2020 et de 2021.

Graphique 6



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

Graphique 7



Source : Études économiques de la Banque Scotia.

Graphique 8

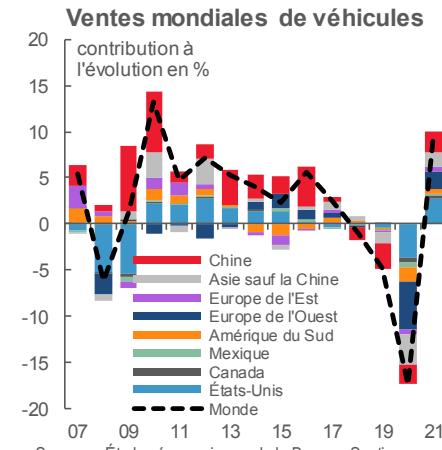


Tableau 1 — Perspectives des ventes mondiales d'automobiles (Millions d'unités)

	2010-19	2019	2020p	2021p	Sept 2020, en % sur un mois,	Sept 2020, en % sur un an, en	DDA 2020, en % sur un an, en DND	DDA 2020, en DDA
Total	70,1	74,9	61,9	68,1	5,5	0,2	-20,6	60,1
Amérique du Nord	18,7	20,2	16,7	18,7	7,5	3,8	-20,1	16,3
Canada	1,82	1,92	1,57	1,80	6,5	2,1	-24,1	1,52
États-Unis	15,7	17,0	14,2	15,8	7,6	6,1	-18,8	13,9
Mexique	1,22	1,32	0,94	1,06	4,1	-22,8	-30,5	0,93
Europe de l'Ouest	13,0	14,1	10,2	11,4	5,7	0,2	-29,4	10,2
Allemagne	3,2	3,6	2,8	3,2	2,3	8,4	-25,5	2,7
Royaume-Uni	2,3	2,3	1,6	1,8	-7,3	-4,4	-33,2	1,6
Europe de l'Est	3,3	3,0	2,7	3,0	12,5	19,1	-12,2	2,7
Russie	2,1	1,7	1,5	1,6	4,3	3,4	-17,1	1,5
Asie	31,8	33,8	29,7	32,1	4,3	3,8	-16,2	28,4
Chine	19,7	21,4	19,8	21,1	0,2	8,2	-12,3	18,7
Inde	3,3	3,6	2,6	2,9	14	26	-31,9	2,4
Japon	5,1	5,2	4,4	4,8	6,0	-14,3	-18,1	4,4
Amérique du Sud	4,3	3,8	2,6	2,9	27,9	-8,5	-33,9	2,6
Brésil	2,91	2,67	1,82	2,00	24,3	-11,1	-32,9	1,80
Chili	0,34	0,37	0,23	0,28	58,9	-15,9	-43,0	0,22
Colombie	0,26	0,26	0,18	0,21	33,4	-19,0	-36,8	0,17
Pérou	0,16	0,15	0,11	0,13	17,6	-5,8	-37,3	0,10

Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Ward's Automotive Reports, Bloomberg.

Tableau 2 — Perspectives de la production en Amérique du Nord

	2010-19	2019	2020	2020p	2021p
	Sept				
(Millions d'unités, taux annuel)					
Production nord-américaine*	16,3	16,8	12,5	13,1	15,3
Canada	2,2	1,9	1,3	1,3	1,5
États-Unis	10,7	10,9	8,3	8,9	10,6
Mexique	3,4	4,0	2,9	2,9	3,2

*Comprend les camions légers, intermédiaires et lourds.

Sources : Ward's Automotive Reports, Statistique Canada, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Tableau 3 — Perspectives des ventes de véhicules selon la province (Milliers d'unités, taux annuel)* **

	2010-19	2019	2020p	2021p	Sept 2020, en % sur un mois, en DD	Sept 2020, en % sur un an, en DND	DDA 2020, en % sur un an, en DND	DDA 2020, en DDA
Canada	1 820	1 922	1 568	1 800	6,5	2,1	-24,1	1 516
Provinces de l'Atlantique	133	136	113	130	5,5	5,5	-25,8	108
Provinces du centre	1 152	1 243	1 006	1 148	6,8	-1,8	-24,7	971
Québec	434	454	381	434	10,7	9,0	-21,6	371
Ontario	717	789	625	714	4,4	-7,6	-26,4	600
Provinces de l'Ouest	536	540	449	522	5,0	0,3	-21,7	441
Manitoba	54	53	46	54	3,1	-4,1	-18,1	45
Saskatchewan	52	46	40	47	3,7	8,7	-15,1	39
Alberta	234	227	186	218	2,4	-0,8	-22,2	186
Colombie-Britannique	195	214	177	204	8,7	0,7	-23,4	171

*Comprend les automobiles et les camions légers. ** Estimations de la Banque Scotia.

Sources: Statistique Canada, Association canadienne des constructeurs de véhicules.

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.

^{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 Scotiabanc Inc., Citadel Hill Advisors L.L.C., The Bank of Nova Scotia Trust Company of New York, Scotiabank Europe plc, Scotiabank (Ireland) Limited, Scotiabank Inverlat S.A., Institución de Banca Múltiple, Scotia Inverlat Casa de Bolsa S.A. de C.V., 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. et de Scotia Derivados, S.A. de C.V. sont toutes autorisées et réglementées par les autorités financières du Mexique.