Banque Scotia
ANALYSE ÉCONOMIQUE MONDIALE

MARCHÉ MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

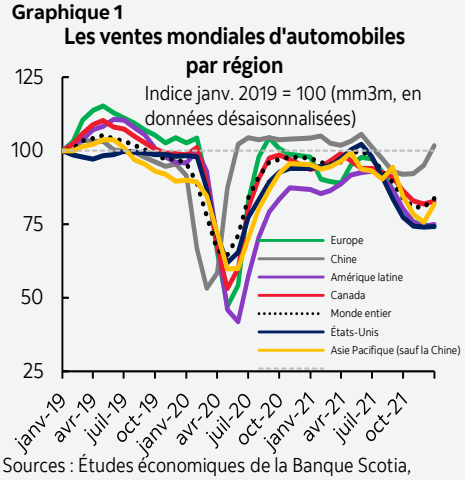
Le 27 janvier 2022

Contributeurs

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

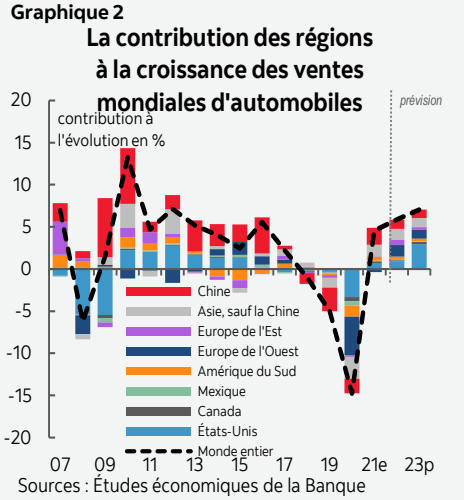
Laura Gu
économiste
Études économiques de la Banque Scotia
416.866.4202
laura.gu@scotiabank.com

Graphique 1



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

Graphique 2



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Bloomberg, Wards Automotive.

L'amélioration des ventes mondiales d'automobiles en décembre ne permet guère de muscler les résultats définitifs de l'année

- **En décembre, les ventes mondiales d'automobiles ont comptabilisé un gain de 4,2 % sur un mois (en chiffres désaisonnalisés) — essentiellement grâce à la vigueur des ventes en Chine —, ce qui marque la fin d'une autre année entachée de revers pour le secteur automobile (graphique 1).**
- **Pour l'ensemble de l'année 2021, les ventes mondiales ont arraché un gain de 4,5 % sur un an; or, les achats s'établissaient toujours à 11 % de moins que les niveaux atteints avant la pandémie en 2019, puisque les pénuries de stocks chroniques ont plafonné les ventes dans un contexte dans lequel la demande était par ailleurs vigoureuse.**
- **La conjoncture de la demande est restée solide — surtout dans les pays dans lesquels les États offraient toujours une aide officielle massive. C'est ce qui a permis d'asseoir plus solidement les bilans des ménages, portés par la forte reprise de l'emploi dans des pays comme les États-Unis et le Canada.**
- **Le déséquilibre chronique entre l'offre et la demande a nourri la hausse des prix sur le marché des voitures neuves comme sur celui des voitures d'occasion. Ce déséquilibre a donné un certain répit aux constructeurs automobiles et aux concessionnaires du point de vue des marges; or — tendanciellement du moins —, ce déséquilibre a pu aussi miner temporairement le moral des consommateurs du point de vue des achats importants dans un environnement dans lequel les prix sont élevés et la sélection est limitée.**
- **Nous croyons que cette conjoncture a eu pour effet de reporter les achats pour la plupart. On s'attend toujours à ce que la croissance de l'économie mondiale soit supérieure à la tendance en 2022 et au début de 2023, puisque les facteurs de rebond continuent de produire leurs effets et que dans l'ensemble, les politiques sont toujours essentiellement conciliantes, surtout en chiffres réels.**
- **C'est ce qui devrait étayer la croissance continue des ventes mondiales d'automobiles sur cet horizon. Nous avons comptabilisé des taux de croissance de l'ordre de 6 % et de 7 % respectivement en 2022 et 2023 dans les ventes mondiales d'automobiles (graphique 2); les États-Unis mènent les gains, suivis de la Chine et de l'Europe.**
- **Nous supposons que la production automobile mondiale continuera de reprendre le terrain perdu pour une grande partie de 2022; autrement dit, dans cette conjoncture, les prix sont appelés à rester élevés sur cet horizon.**
- **Il y a beaucoup d'incertitude dans ces prévisions; toutefois, les risques ont basculé. Si 2021 (comme 2020) a été marquée par les risques liés à la pandémie, le potentiel de faux pas dans les politiques est élevé en 2022, puisque les marchés mondiaux laissent entendre qu'ils appréhendent que les banques centrales surciblent le retrait des programmes d'aide. Le ralentissement en Chine et les risques géopolitiques viennent aussi assombrir l'horizon.**

LE POINT SUR LES VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES EN 2021

Après le prodigieux rebond des ventes mondiales d'automobiles vers la fin de 2020, les achats mondiaux d'automobiles ont été essentiellement en chute libre en 2021. À la fin de l'année, les ventes annuelles totalisaient 67 millions d'exemplaires environ, pour un gain de 4,5 % sur un an. Les ventes avaient ouvert l'année sur une très bonne note : les ventes annualisées avaient gagné 72 millions d'exemplaires dans les premiers mois de l'année; or, ce gain s'est enchaîné avec des baisses mensuelles lorsque les pénuries de semiconducteurs ont freiné la production automobile mondiale et entravé les ventes. En décembre 2021, le rythme des ventes annualisées était d'à peine 64 millions d'exemplaires.

Aucune région n'a été épargnée en 2021, même si on a relevé certaines différences régionales. Dans l'ensemble, on retrouvait à une extrémité du spectre les pays et les régions dans lesquels les facteurs liés à la pandémie avaient décimé les ventes d'automobiles en 2020 et ont continué de le faire dans une grande partie de 2021. Il s'agit entre autres de nombreux pays de l'Europe de l'Ouest, ainsi que du Japon, dans lesquels les facteurs structurels ont aussi fragilisé la reprise. Par exemple, en Europe de l'Ouest, les ventes ont inscrit la seule baisse régionale de 2021 avec une contraction de -2 % sur un an, venue s'ajouter au massif déclin de -24 % sur un an en 2020. En 2021, les ventes annuelles sont ressorties à 73 % de ce qu'elles étaient avant la pandémie, en 2019. Puisqu'on s'attend à des vents contraires structurels, ainsi qu'à un vigoureux basculement dans les véhicules électriques, la reprise

des ventes d'automobiles en Europe de l'Ouest devrait continuer d'être à la traîne des autres régions. En 2021, les ventes d'automobiles du Japon ont elles aussi enregistré une autre baisse (-3 % sur un an), dans la foulée de la baisse de -12 % en 2020. En 2021, les ventes annuelles avaient regagné 86 % de ce qu'elles étaient avant la pandémie; or, les niveaux de vente étaient déjà en train de déraper dans les années précédentes. La piètre croissance économique prévue laisse entendre que la reprise de ses ventes d'automobiles accusera aussi du retard par rapport à d'autres pays.

La Chine trône seule à l'autre extrémité du spectre. En 2021, les ventes de véhicules légers ont gagné plus de 6 % sur un an, malgré une baisse relativement légère d'« à peine » -6 % sur un an en 2020. En 2021, les ventes avaient entièrement reconquis les niveaux atteints avant la pandémie, et nous nous attendons à ce que ce pays inscrive des gains modestes. Nous avons comptabilisé une croissance des ventes de l'ordre de 3 % sur un an dans les deux prochaines années.

En Amérique du Nord, les ventes d'automobiles sont contrastées. En 2021, les ventes régionales ont inscrit un gain de 3,8 % sur un an : le Canada et le Mexique ont marginalement relevé la moyenne régionale (États-Unis : 3,1 % sur un an; Canada : 7,8 % sur un an; Mexique : 6,8 %). La légère contreperformance est essentiellement attribuable à des baisses beaucoup plus fortes en 2020 par rapport aux États-Unis. Les ventes régionales d'automobiles se sont inscrites à 89 % environ des niveaux atteints avant la pandémie : le Canada et les États-Unis ont franchi ce seuil, alors que les ventes du Mexique se situent toujours à 77 % des niveaux de 2019. On devrait s'attendre encore à un certain rebond — surtout aux États-Unis et au Canada — dans les années à venir, lorsque les stocks se rétabliront.

Les petits marchés sud-américains sont les vedettes discrètes. Si les ventes régionales ont inscrit un vigoureux gain de 11 % en 2021 (dans la foulée de la baisse de -26 % en 2020), les ventes d'automobiles du trio Chili-Colombie-Pérou ont rebondi de 46 % sur un an en 2021. Les ventes du Chili ont progressé de plus de 60 % sur un an et ont atteint des niveaux de 110 % des ventes prépandémiques. Or, dans ces pays, les ventes devraient toujours être aussi solides.

Veuillez consulter, dans l'encadré 1, l'aperçu des ventes mondiales d'automobiles pour décembre 2021. L'encadré 2 fait le point sur les tendances de l'évolution des ventes d'automobiles dans les provinces canadiennes, ainsi que des ventes de véhicules électriques d'après les statistiques les plus récentes. ***Désormais, le rapport sur le Marché mondial de l'automobile reprendra aussi le contenu des Nouvelles du secteur automobile dans le même rapport mensuel.***

À L'HORIZON EN 2022

La prévision la plus sûre pour les ventes mondiales d'automobiles en 2022 veut que les perspectives continuent probablement d'être incertaines et volatiles. La plus grande leçon à tirer de 2021 est peut-être de couvrir toutes les prévisions — ou de ne pas en faire du tout. Or, afin de savoir au moins si ou quand rien ne va plus, nous avons relevé certains thèmes et prédictions que nous surveillerons pour l'année à venir.

1. LA DEMANDE NE DÉÇOIT PAS

La demande des consommateurs a toujours un certain élan. En 2021, l'économie mondiale est appelée à croître de 4,3 % selon les plus récentes **prévisions** des Études économiques de la Banque Scotia. Bien que ce rythme de croissance soit inférieur aux 6,2 % estimés en 2021, il se situe toujours nettement au-dessus de la moyenne de 3,7 % dans la décennie qui précède la pandémie. Par exemple, la consommation des ménages devrait continuer de porter la croissance, au Canada et aux États-Unis, en 2022 et 2023. Selon la plus **récente** Enquête sur les attentes des consommateurs au Canada, les ménages s'attendaient à ce que leurs dépenses augmentent de 4,7 % sur les 12 prochains mois, et de 4,9 % pour les biens durables comme les véhicules et les électroménagers.

La relance des dépenses grâce aux mesures d'aide des États appartient *essentiellement* au passé. Les sursauts temporaires des revenus disponibles des ménages, attribuables en grande partie aux transferts gouvernementaux, ne seront plus aussi prépondérants. Ces transferts, de concert avec l'épargne forcée, les conditions financières faciles et le basculement des préférences pandémiques, s'inscrivaient dans la foulée du bond de l'endettement hypothécaire des Canadiens, de concert avec la consolidation des autres dettes de consommation au début de la pandémie. Cette conjoncture a faussé temporairement les indicateurs comme le ratio dette/revenu et le ratio dette/valeur nette, qui ont inscrit des gains substantiels par rapport à la hausse de la dette adossée à la valeur nette et d'après l'appréciation des logements et des actifs immobiliers (graphique 3). Cette évolution a créé une certaine marge de manœuvre; or, ces indicateurs commencent à se normaliser. Dans un environnement de hausse des taux d'intérêt, on consacrera probablement plus d'attention aux ratios de remboursement de la dette. Ce ratio s'établissait à 13,3 % selon les derniers chiffres — ce qui est inférieur au niveau proche de 15 % atteint avant la pandémie —, ce qui laisse entendre qu'il y a toujours une marge confortable pour s'adapter à la longue, d'autant plus que la moitié de cette marge est attribuable à des titres de dette hypothécaire essentiellement fixes.

Sur le marché du travail, la conjoncture tendue est appelée à porter les revenus des ménages. Au Canada, les marchés du travail sont en « plein-emploi »; bien que cet indicateur soit loin d'être précis, la ténacité de la croissance des salaires laisse entendre que nous sommes effectivement en plein-emploi (graphique 4). Le revenu disponible des ménages a aussi continué de croître à un rythme moyen de 2 % sur un trimestre (en chiffres désaisonnalisés) dans les trois premiers trimestres de 2021. Le signal que lancent les entreprises est clair lui aussi : plus des trois quarts des entreprises qui ont participé à la **récente** Enquête sur les perspectives des entreprises parlent de sérieuses pénuries de travailleurs (et de pressions salariales) à l'horizon. Puisque nous nous attendons à ce que les marchés du travail se durcissent probablement encore plus à l'horizon, surtout lorsque les secteurs des services se redéconfineront, cette enquête laisse entrevoir des gains soutenus du revenu disponible.

Cette combinaison des effets sur les revenus et les bilans est appelée à étayer une volonté soutenue de consommation, notamment dans l'automobile. Selon les modèles des Études économiques de la Banque Scotia, la demande d'automobiles au Canada est portée à long terme par la richesse nationale, par les revenus des ménages et par la conjoncture du crédit. Pendant la durée du cycle économique, les fluctuations des ventes d'automobiles par rapport aux niveaux tendanciels pourront être portées par les changements dans les revenus disponibles, dans les prix des logements, dans les marchés boursiers, dans les taux directeurs et dans les attentes des consommateurs. Les estimations de la demande d'automobiles selon ces modèles replacent déjà le Canada aux niveaux atteints avant la pandémie et les États-Unis à des niveaux encore supérieurs.

Si le durcissement de la conjoncture du crédit fera probablement souffler des vents contraires sur la demande au Canada, ces autres facteurs sont appelés à porter une plus longue séquence dans l'expansion des ventes d'automobiles. Au Canada, puisque la tarification des prix à la consommation est plus directement déterminée par les taux à un jour et par les rendements sur les obligations des gouvernements, les frais de financement avaient déjà commencé à monter en 2021, du moins en données nominales (graphique 5). Les taux des prêts à la consommation ont gagné environ 60 points de base en novembre 2021, de qui est nettement inférieur à l'appréciation des salaires au cours de cette période. Par contre, l'inflation des prix des véhicules neufs éclipse la croissance des salaires; or, jusqu'à maintenant, les consommateurs ne paraissent pas ciller (comme nous le verrons plus loin).

2. LA PRODUCTION CONTINUE DE REGAGNER LE TERRAIN PERDU

Transposés sur 2022, les déficits de la production automobile — comme la demande refoulée — sont substantiels. Selon les estimations d'AutoForecast Solutions, il s'est produit 11 millions de véhicules de moins l'an dernier en raison de la pénurie mondiale de semiconducteurs. Pour l'Amérique du Nord, le chiffre est de l'ordre de 3 millions d'exemplaires selon la même source. Les révisions de Wards Automotive dans le courant de l'année rapprochent le chiffre des 2 millions de véhicules de moins. D'une manière ou d'une autre, le nombre de véhicules qui auraient pu par ailleurs être plus vendus l'an dernier, dans une conjoncture de forte demande, est substantiel.

En 2021, la production nord-américaine d'automobiles a été essentiellement anémique, dans la foulée de la baisse de -20 % de la production en 2020. Il s'est produit l'an dernier, dans cette région, un peu moins de 13 millions de véhicules, ce qui est nettement inférieur aux 16,2 millions de véhicules produits en 2019 et au record absolu de presque 17,7 millions de véhicules construits en 2016. Les ventes régionales d'automobiles — par contre — ont inscrit des gains positifs de presque 4 % sur un an en 2021, ce qui creuse le déséquilibre entre l'offre et la demande qui s'était fait jour en 2020 lorsque les ventes d'automobiles surclassaient la production. (Il n'y a guère de signe de fuitage des importations, puisque la production mondiale d'automobiles a été percutée par les pénuries en 2021.)

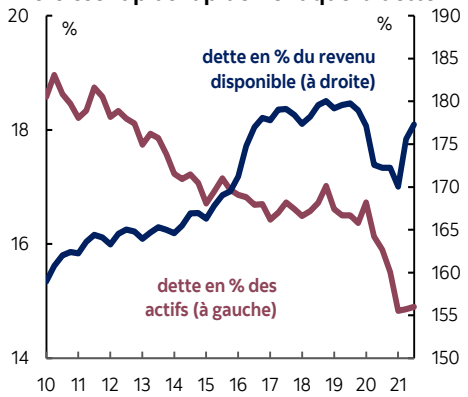
La production automobile a paru reprendre du mieux vers la fin de 2021, mais par rapport à des niveaux toujours aussi déprimés (graphique 6). En Amérique du Nord, la production automobile de décembre a crû de 2,5 % sur un mois (en chiffres désaisonnalisés) pour enchaîner un troisième gain mensuel consécutif; or, le rythme de production en chiffres désaisonnalisés s'est inscrit à un peu moins de 13 millions d'exemplaires. Décembre est normalement un mois plus lent pour la production, et on ne sait toujours pas si les chocs liés au variant Omicron, qui provoqueront d'autres blocages de la chaîne logistique, paralyseront à nouveau la reprise, pour reprendre par ailleurs une tendance de faux départs dans chaque vague pandémique.

La production devrait continuer de se fortifier — malgré la volatilité — pendant 2022. Dans ses dernières prévisions sur la production, Wards Automotive entrevoit une accélération dans les deux chiffres dans les deux premiers trimestres de l'année, ainsi que des améliorations au ralenti, mais quand même positives dans le deuxième semestre de 2022. Cet organisme prévoit une production annuelle de 15,3 millions de véhicules d'ici la fin de l'année, à un niveau toujours supérieur à 5 % de moins que les chiffres prépandémiques. Ce déficit de production se comble uniquement en 2023, d'après les prévisions de Wards, qui s'attend à 16,2 millions de véhicules construits.

Il ne serait pas déraisonnable de s'attendre à ce que la reprise soit freinée au premier trimestre, ce qui repousserait le rebond encore plus loin dans l'année. Si la production mondiale de semiconducteurs est sortie de convalescence, les contraintes sont aujourd'hui généralisées — dans les matériaux comme dans la main-d'œuvre et le transport —, ce qui explique la détérioration substantielle des délais de livraison des fournisseurs (graphique 7). Les plus récentes prévisions des Études économiques de la Banque Scotia se fondent sur une hypothèse selon laquelle la conjoncture de la chaîne logistique continuera de se normaliser en 2023. (Nous invitons le lecteur à prendre connaissance d'une analyse intéressante des incidences sur l'inflation en cliquant sur **ce lien**.) Il y a une bonne nouvelle, puisque les révisions dans les prévisions de la production automobile sont peu nombreuses jusqu'ici en janvier, ce que les constructeurs automobiles ont fait toutes les deux semaines pour l'essentiel de l'année écoulée. Or, il serait encore trop tôt de faire fi de ce risque.

Graphique 3

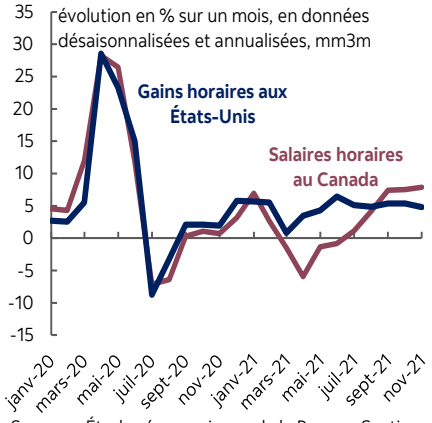
Les actifs des ménages canadiens croissent plus rapidement que la dette



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

Graphique 4

Les pressions sur les salaires se multiplient



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

Graphique 5

Les marchés commencent à intégrer l'inflation et les hausses attendues pour le taux à un jour

Sources : Études économiques de la Banque Scotia, BdC, Bloomberg.

3. QUELQUES RECULS SUR LE MARCHÉ DES VÉHICULES D'OCCASION

Au risque d'affirmer l'évidence, les marchés des véhicules d'occasion contredisent les tendances précédentes… ce qui n'est pas nécessairement logique. Puisque les données sont assez limitées, il s'agit plus d'approximations et d'observations que de chiffres objectifs. Dans la première année de la pandémie (soit 2020), la baisse des ventes des véhicules d'occasion aux États-Unis a été plus modeste que celle des ventes de véhicules neufs (-9 % sur un an contre -15 % sur un an) selon une tendance qui cadre essentiellement avec les cycles économiques précédents (graphique 8). *Généralement*, dans la phase initiale d'un fléchissement économique aux États-Unis, les ventes totales de véhicules sont durement touchées, alors que les véhicules d'occasion le sont moins, puisqu'une partie de la demande de véhicules neufs bascule dans les véhicules d'occasion sur fond d'incertitude et de baisse des revenus. À mesure que la reprise s'installe, la croissance mène alors une rotation en faveur des véhicules neufs; c'est alors que la demande de véhicules d'occasion s'affaisse ou devient même négative.

En 2021, les ventes de véhicules d'occasion se sont raffermies considérablement, même à l'époque où la demande de véhicules neufs bondissait aux États-Unis. Cox Automotive a fait état, en 2021, de ventes annuelles de véhicules d'occasion de 40,9 millions d'exemplaires pour un gain de 10 % par rapport à 2020 — ce qui est nettement supérieur à la hausse de 3 % sur un an dans les ventes de véhicules neufs l'an dernier. La demande de véhicules d'occasion a probablement été un facteur qui explique les stocks limités de véhicules neufs, ainsi que la nouvelle demande des automobilistes qui ont pu par ailleurs s'en remettre aux transports en commun. Malgré les prix élevés — ou peut-être à cause de ces prix —, les ventes de véhicules d'occasion en nombre d'exemplaires ont atteint un sommet en 15 ans lorsque les stocks de véhicules anciens ont été opportunément mis en marché. (Les comptes rendus du Black Book laissent entendre que de nombreux véhicules d'occasion lancés sur le marché accusaient plus d'usure normale, ce qui est venu compenser dans une certaine mesure les stocks par ailleurs taris.)

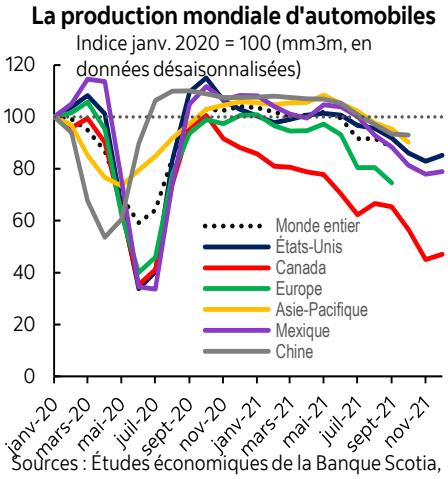
Les ventes de voitures destinées aux parcs automobiles, décimées en 2020, *commenceraient* à peine à se répercuter sur l'offre de véhicules d'occasion en 2021. Il faut se rappeler que les ventes de voitures destinées aux parcs automobiles sont traditionnellement constituées d'environ 20 %-25 % du total des ventes de véhicules neufs aux États-Unis. Avant la pandémie, les véhicules de location roulaient généralement pour une moyenne de 18 mois avant de tomber dans les marchés des véhicules d'occasion; or, selon les comptes rendus, les entreprises de location gardent leurs stocks beaucoup plus longtemps compte tenu des options limitées dans la reconstitution de leurs parcs automobiles. Cet effet décalé du retour au marché en 2021, qui a aggravé la pénurie des achats des parcs automobiles en 2020, laisse entendre que les réseaux d'achat des parcs automobiles continueront d'endiguer l'offre de véhicules d'occasion au moins jusqu'à la fin de 2022. De même, la prorogation des baux et la baisse des défauts de paiement sont venues tarir l'offre de véhicules d'occasion.

Les stocks de véhicules d'occasion sont appelés à rester relativement tendus en 2022. L'offre devrait s'améliorer petit à petit sur cet horizon, ce qui cadre essentiellement avec nos attentes vis-à-vis des stocks de véhicules neufs; toutefois, elle se déroulerait dans un environnement de demande refoulée pour les parcs automobiles, surtout lorsque les voyages reprendront du mieux. En outre, en raison de l'évolution du cycle économique, une plus large part de la demande devrait favoriser les véhicules d'occasion (à la condition qu'ils soient abordables). Bien que nous n'établissions typiquement pas de prévisions pour les ventes de véhicules d'occasion en raison des contraintes statistiques, il serait raisonnable de s'attendre à ce que les ventes de véhicules d'occasion au Canada et aux États-Unis inscrivent des gains modestes ou nuls en 2022, l'offre (ainsi que les prix) constituant le facteur limitatif.

4. LES PRIX SONT TENACES

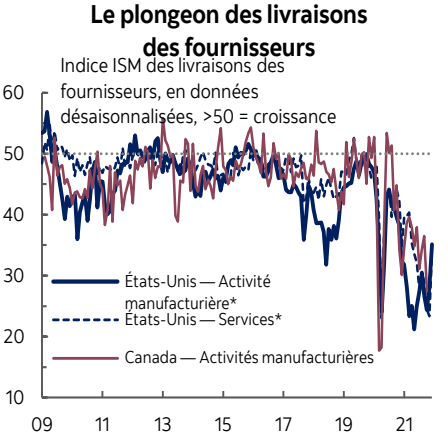
L'an dernier, le marché automobile a été au cœur du débat sur l'inflation partout dans le monde. Mesurée selon l'IPC, l'inflation des prix des véhicules neufs a frôlé les 6 % sur un an (en chiffres annuels) aux États-Unis et a été d'à peine plus de 5 % sur un an au Canada. Les prix, qui représentent de 6 % à 7 % des paniers, ont eu un impact considérable sur les chiffres de l'inflation, qui ne semble pas vouloir s'apaiser. Cox Automotive a annoncé que les prix moyens des transactions sur les véhicules neufs aux États-Unis ont gagné presque 14 % en 2021 (pour atteindre 47 000 $ US). J.D. Power a fait savoir que les prix des transactions de décembre ont monté de 20 % sur un an. Les hausses des prix des véhicules neufs ont été encore plus brutales : les indices de rétention de Black Book laissent apparaître une hausse des valorisations en 2021 au Canada et aux États-Unis (graphique 9). Mesurés selon les données sur l'inflation des États-Unis, les prix des véhicules d'occasion ont inscrit une progression astronomique de 26 % sur un an en 2021.

Graphique 6



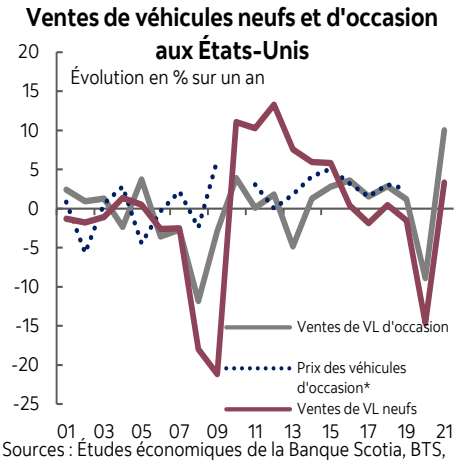
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive.

Graphique 7



** Données inversées pour cadrer avec l'indicateur canadien.*
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Bloomberg, IHS.

Graphique 8



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, BTS, Cox Automotive. **Changement dans la source d'information statistique en 2010.*

Une conjoncture de prix élevés est appelée à perdurer en 2022 dans le secteur automobile. Les prix des producteurs continuent de grimper : l'indice IPP américain des pièces détachées de véhicules automobiles a bondi de 6 % en 2021, après s'être contenté de modestes hausses de l'ordre de 1 %-2 % dans les années précédentes (graphique 10). Puisque nous nous attendons à ce que les retards de la chaîne logistique et les contraintes de main-d'œuvre se poursuivent en 2022, cette conjoncture fera probablement monter les coûts de production sur cet horizon. Compte tenu des pratiques de tarification de l'industrie — et du potentiel de variations non linéaires des prix avec le déploiement des nouveaux modèles —, il se pourrait très bien que les pressions qui s'exercent sur les prix des véhicules neufs continuent de s'intensifier. Les mutations structurelles pourraient aussi faire monter les coûts de production : le financement de stocks plus nombreux et le réarrimage ou la diversification des intrants stratégiques à moyen terme pourraient donner lieu à une hausse des prix à la consommation affichés. L'augmentation des stocks et la sélection plus vaste (dont les modèles moins chers) pourraient compenser ces forces, mais en partie seulement.

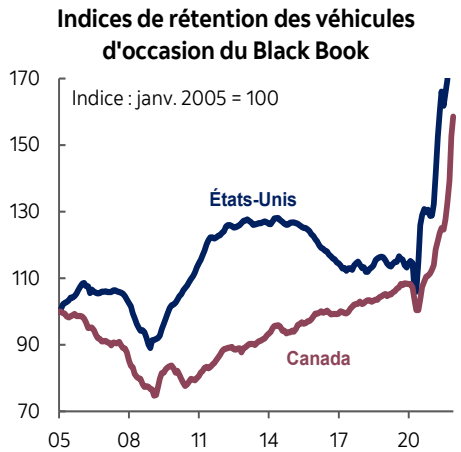
Il est utile de sonder les hypothèses de prix sur le marché des véhicules d'occasion puisque les tendances sont moins nettes. Aux États-Unis, les baisses de prix associées aux revirements économiques sont évidentes (à l'exception de cette crise, comme nous l'avons indiqué auparavant); or, il s'est produit au moins une correction de prix notable et prolongée dans une période de ralentissement de la croissance économique par opposition à un revirement pur et simple. Les ventes de véhicules d'occasion (et des véhicules neufs) se sont ralenties dans les années qui ont précédé la crise financière mondiale. Les prix des transactions se sont repliés en moyenne de -3 % en 2006 et en 2007, d'après les données du BTS des États-Unis, dans une tendance aussi observée dans les valeurs de rétention du Black Book. Les ventes de véhicules d'occasion ont atteint un sommet en deux décennies (à 44 millions de véhicules) en 2005 avant de commencer à dégringoler pendant la crise financière mondiale, puisque les ventes n'ont pas atteint la barre des 40 millions d'exemplaires avant 2018. Elles se sont maintenues à ce niveau jusqu'au début de la pandémie. Puisque les ventes de 2021 ont été de l'ordre de 41 millions d'exemplaires, la conjoncture de prix élevés s'explique probablement par la vigueur de la demande; or, il y a probablement des limites à ce que les consommateurs sont prêts à payer (ou capables de le faire). L'appréciation des prix devrait se ralentir en 2022 — ou même devenir légèrement négative — et bien se tirer d'affaire sur un an —, mais pourrait encore poser des difficultés dans l'abordabilité puisque les ventes s'en remettent de plus en plus aux acheteurs plus traditionnels.

5. OUVRIR LA VOIE À L'ACCÉLÉRATION DES VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES AU CANADA (?)

Au Canada, les ventes de véhicules électriques ont franchi un nouveau seuil l'an dernier, il faut toutefois lancer des mises en garde Les données que vient de publier Statistique Canada nous apprennent qu'au troisième trimestre de 2021, les ventes de véhicules électriques au Canada ont pour la première fois dépassé le seuil des 5 %. (Autrement dit, 5,4 % de tous les véhicules neufs vendus étaient électriques.) Les ventes ont frôlé ce seuil au deuxième trimestre, à 4,9 %. Toutefois, en chiffres unitaires, les ventes de véhicules électriques ont été atoniques pour le trimestre, puisque les ventes déprimées de véhicules à moteur traditionnel ont gonflé le ratio des ventes de véhicules électriques. La Colombie-Britannique et le Québec continuent de mener les hausses sur le marché des véhicules électriques, puisque leurs parts dans les ratios des ventes totales s'établissent respectivement à 11,9 % et à 9,5 % (cf. le tableau 2 ci-après).

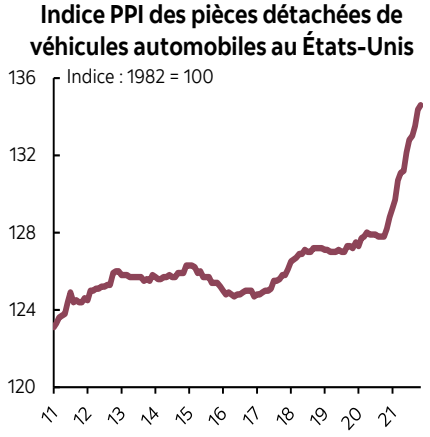
Il pourrait (ou devrait) s'agir de l'année au cours de laquelle les ventes de véhicules électriques commenceront à prendre de la vitesse au Canada. Les ventes de véhicules électriques ont été portées en grande partie par les provinces, qui ont offert des programmes plus généreux pour encourager les acheteurs. Le ratio de l'Ontario s'inscrit obstinément à près de 3 % puisque les ventes de véhicules électriques ont stagné lorsque les rabais offerts aux consommateurs ont été annulés il y a trois ans (graphique 11). En prévision des élections et parce que le gouvernement provincial investit substantiellement dans l'offre, on pourrait à juste titre assister à une reprise du débat, en Ontario, sur une forme ou une autre de programmes d'incitation des acheteurs. Il est improbable qu'en Ontario — et par le fait même dans l'ensemble du pays —, les ventes de véhicules électriques progressent à pas de géant en 2022, malgré les programmes d'incitation des acheteurs, surtout à cause des stocks toujours aussi limités, ce qui pourrait toutefois ouvrir la voie à une accélération des ventes en 2023, puisque la sélection des modèles (dont les options plus abordables) est appelée à augmenter substantiellement. Toujours est-il que les chiffres ne modifieraient pas considérablement le paysage mondial; il apporterait toutefois une plus grande crédibilité dans la course à la conquête des parts de marché. Si, en novembre, en Allemagne, au Royaume-Uni et en Chine, on a acheté respectivement un véhicule électrique sur trois, un sur quatre et un sur cinq, le Canada a encore beaucoup de chemin à parcourir.

Graphique 9



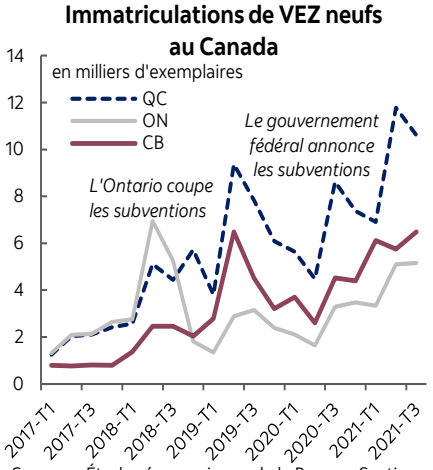
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Black Book, Livre noir canadien.

Graphique 10



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, BLS.

Graphique 11



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

Encadré 1 : Les tendances dans l'évolution des ventes mondiales d'automobiles

En décembre, les ventes mondiales d'automobiles ont repris du mieux, en inscrivant un gain de 4,2 % sur un mois, pour enchaîner une troisième hausse mensuelle consécutive. En chiffres annualisés, les ventes se sont inscrites à peine à 64 millions d'exemplaires en décembre, après avoir frôlé tendanciellement le chiffre de 72 millions de véhicules pour le premier semestre de 2021, ce qui représente toujours 11,4 % (sur un an, en données non désaisonnalisées) de moins que le même mois il y a un an. La reprise mondiale des ventes au quatrième trimestre a été essentiellement portée par la solide progression des marchés de l'Asie-Pacifique, épaulés par un léger relèvement en Europe de l'Ouest.

Les marchés nord-américains ont clos l'année sur une mauvaise note, puisque les ventes se sont à nouveau contractées de -2,3 % sur un mois (en chiffres désaisonnalisés) en décembre, ce qui représente une baisse de 24,2 % (sur un an, en données non désaisonnalisées) par rapport au même mois il y a un an. En décembre, les ventes d'automobiles aux États-Unis se sont repliées de -3,6 % sur un mois (en chiffres désaisonnalisés) pour enchaîner une deuxième baisse mensuelle consécutive, en s'inscrivant à un très faible rythme de ventes annualisées de 12,4 millions de véhicules, ce qui efface la quasi-totalité des gains en octobre. En chiffres non désaisonnalisés, il s'est vendu en décembre 12 millions de véhicules, ce qui représente un gain sur les 10 millions d'exemplaires vendus en novembre, mais ce qui est toujours inférieur aux niveaux comptabilisés, dans les dernières années, durant les saisons des emplettes de fin d'année. Au Canada, d'après Wards Automotive, les ventes ont crû de 0,3 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en décembre.

L'Asie-Pacifique a continué de mener la reprise, grâce à un solide rebond de 8,5 % sur un mois en décembre, pour regagner presque le même niveau que celui du même mois il y a un an. Au Japon, les ventes d'automobiles ont tourné à plein régime et ont augmenté de 6 % sur un mois encore en décembre, après avoir inscrit pendant deux mois une progression dans les deux chiffres, même si elles peinent toujours à regagner les niveaux atteints avant les blocages de la production (-11,4 % sur un an, en données non désaisonnalisées). Les ventes d'automobiles en Chine — qui représentent plus de 60 % du marché de l'Asie-Pacifique — ont gagné encore 9,4 % sur un mois en décembre, ce qui a permis de rattraper les ventes perdues en raison de la pénurie de semiconducteurs. En Inde, les ventes d'automobiles ont continué de reprendre du mieux après le plongeon de septembre, en inscrivant un impressionnant gain de 9,3 % sur un mois (en chiffres désaisonnalisés) en décembre.

En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles ont inscrit une amélioration plus modeste en décembre, mais ont masqué les différences dans l'ensemble des pays. Après une année volatile et des baisses dans les deux chiffres sur un mois depuis l'été, les ventes d'automobiles en Allemagne ont gagné 16,4 % sur un mois en décembre; or, elles accusent toujours une baisse sur un an de -26,9 % (en données non désaisonnalisées). En décembre, la reprise des ventes s'est ralentie en Espagne et en France (soit respectivement de 2,32 % sur un mois et de 0,9 % sur un mois en données désaisonnalisées). En Italie, les ventes d'automobiles ont été aux prises avec le choc des blocages de la production et se sont repliées de 3,9 % sur un mois (en chiffre désaisonnalisés) en décembre, ce qui représente 27,5 % (sur un an, en données non désaisonnalisées) de moins que le même mois de l'année précédente. Après deux mois de solides gains, les ventes d'automobiles au Royaume-Uni ont inscrit une baisse de 7,1 % sur un mois (en chiffres désaisonnalisés) en décembre.

En Amérique latine, les ventes ont enchaîné un deuxième gain mensuel consécutif sur un mois en décembre, soit 4,7 % (en chiffres désaisonnalisés). Le Brésil a mené la croissance régionale (à 11,3 % sur un mois, en chiffres désaisonnalisés), et le Mexique a mis fin à sept mois de baisse, en comptabilisant un gain de 7,8 % sur un mois (en chiffres désaisonnalisés) en décembre. L'Argentine a masqué une partie des gains dans les trois derniers mois, en se repliant de -9,8 % sur un mois, et le Pérou a lui aussi inscrit une contraction (-11,1 % sur un mois, en chiffres désaisonnalisés). Dans l'ensemble, les ventes d'automobiles en Amérique latine se sont inscrites à -10 % de moins que le même mois de l'année précédente.

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

	2010-19	2019	2020	2021e	2022p	2023p	Dec 2021, en % sur un mois, en DD	Dec 2021, en % sur un an, en DND	DDA 2021, en % sur un an, en DND
Total	**71,0**	**74,9**	**63,8**	**66,7**	**70,6**	**75,6**	**4,2**	**-11,4**	**4,5**
Amérique du Nord	**18,7**	**20,2**	**17,0**	**17,6**	**18,4**	**20,7**	**-1,8**	**-23,2**	**3,8**
Canada	1,82	1,92	1,54	1,66	1,74	1,92	8,3	-2,7	7,8
États-Unis	15,7	17,0	14,5	14,9	15,5	17,6	-3,6	-25,6	3,1
Mexique	1,22	1,32	0,95	1,01	1,13	1,19	7,8	-7,8	6,8
Europe de l'Ouest	**13,0**	**14,1**	**10,7**	**10,5**	**11,4**	**12,1**	**2,1**	**-21,4**	**-2,1**
Allemagne	3,2	3,6	2,9	2,6	2,8	3,0	16,4	-26,9	-10,1
Royaume-Uni	2,3	2,3	1,6	1,6	1,9	2,1	-7,1	-18,1	1,0
Europe de l'Est	**3,3**	**2,9**	**2,8**	**2,8**	**3,2**	**3,4**	**-6,4**	**-28,1**	**1,3**
Russie	2,1	1,7	1,5	1,6	1,8	1,9	-2,6	-19,9	3,9
Asie	**31,8**	**33,8**	**30,6**	**32,7**	**34,4**	**35,8**	**8,5**	**-0,2**	**7,0**
Chine	19,7	21,5	20,2	21,5	22,2	22,9	9,4	2,0	6,4
Inde	3,3	3,6	2,8	3,6	4,0	4,5	9,3	-8,1	25,6
Japon	5,1	5,2	4,6	4,4	4,6	4,6	6,0	-11,4	-3,3
Amérique du Sud	**4,3**	**3,8**	**2,8**	**3,1**	**3,3**	**3,6**	**3,8**	**-10,5**	**10,7**
Brésil	2,91	2,67	1,95	1,98	2,13	2,25	11,3	-16,7	1,1
Chili	0,34	0,37	0,26	0,42	0,44	0,47	1,2	45,8	60,6
Colombie	0,26	0,26	0,19	0,24	0,27	0,30	-15,2	-18,4	29,6
Pérou	0,16	0,15	0,11	0,16	0,17	0,18	-11,1	16,1	40,1

Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive, Bloomberg.

Encadré 2 : Les tendances dans les ventes provinciales d'automobiles

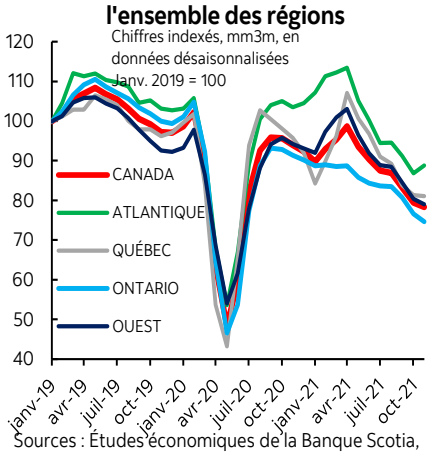
Les données décalées sur les ventes provinciales d'automobiles confirment l'environnement difficile pour la reprise des ventes d'automobiles dans l'ensemble du pays. DesRosiers Automotive Consultants Inc. avait déjà déclaré un recul de -7,6 % sur un mois (en chiffres désaisonnalisés) en novembre, après le modeste gain d'octobre (1,3 % sur un mois, en chiffres désaisonnalisés), alors que Wards Automotive a fait état d'un gain de +1,8 % sur un mois (en chiffres désaisonnalisés) dans le même mois, dans les deux cas d'après une estimation des ventes des constructeurs automobiles d'origine. Les données sur les ventes d'automobiles publiées par Statistique Canada pour novembre — d'après les immatriculations — font état d'une baisse soutenue de -0,1 % sur un mois pour un cinquième mois d'affilée : l'Ontario et la Colombie-Britannique mènent la baisse, alors que toutes les autres provinces ont inscrit des gains.

Toutes les sources d'information statistique pointent une baisse tendancielle des ventes d'automobiles depuis le début du printemps l'an dernier, d'un océan à l'autre, puisque les pénuries de stocks ont éclipsé la reprise économique généralisée. Vers la fin de 2020 et au début de 2021, on a relevé des différences importantes parmi les marchés : dans les provinces de l'Atlantique, la reprise des ventes d'automobiles a été moins pénalisée par les restrictions pandémiques; au Québec, les confinements plus brefs et moins rigoureux, de concert avec les solides fondamentaux économiques, expliquent le regain plus hâtif des ventes d'automobiles; en Ontario, la léthargie du parcours économique — essentiellement en raison des effets pandémiques généralisés — a pesé plus lourdement sur les ventes d'automobiles; dans l'Ouest canadien, les ventes ont été portées par le rebond des cours des produits de base et par la fortification des fondamentaux économiques en Colombie-Britannique.

Cependant, les pénuries de stocks ont fait universellement baisser les ventes, depuis, dans toutes les régions. Malgré les signes timides de stabilisation dans certains marchés régionaux, les statistiques sur les ventes d'automobiles de novembre ont suivi le rythme de cette tendance généralisée. En chiffres cumulatifs depuis le début de l'année, les provinces de l'Atlantique, le Québec et la Colombie-Britannique continuent d'inscrire des rendements supérieurs à la moyenne nationale, alors qu'en Saskatchewan et en Ontario, les ventes se sont à peine améliorées après avoir connu l'année la plus difficile de mémoire récente.

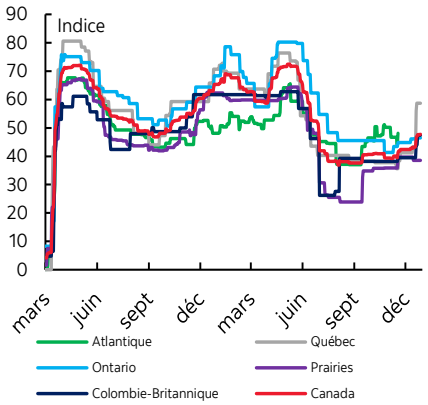
En raison des nouvelles restrictions imposées vers la fin de décembre, à différents degrés, dans l'ensemble des provinces, les facteurs pandémiques sont appelés à continuer de peser sur les ventes d'automobiles dans les mois à venir. Il faudra probablement attendre longtemps en 2022 avant de commencer à constater la différenciation des marchés d'après les facteurs économiques plus traditionnels, puisque les stocks limités continuent de plafonner les ventes d'automobiles dans un environnement de demande refoulée.

Les ventes d'automobiles dans l'ensemble des régions



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

L'indice de rigueur sanitaire par région



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

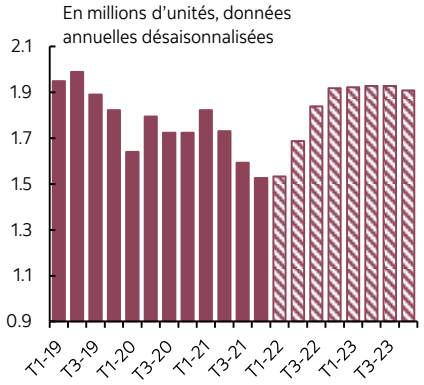
Tableau 2 — Les perspectives des ventes d'automobiles dans les provinces (en milliers d'exemplaires par an)

	2010–19	2019	2020	2021e	2022p	2023p	Nov 2021, %, désaison. sur 1 mois	Nov 2021, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2021, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (T3 2021) % ventes de VL neufs
Canada	**1 817**	**1 920**	**1 543**	**1 640**	**1 745**	**1 922**				**5,4**
Provinces de l'Atlantique	**134**	**131**	**109**	**116**	**119**	**125**	**7,2**	**-6,0**	**10,5**	**--**
Provinces du centre	**1 179**	**1 304**	**1 028**	**1 067**	**1 118**	**1 237**	**-0,7**	**-14,2**	**5,1**	**5,5**
Québec	441	455	376	403	423	467	2,2	-9,8	8,7	9,5
Ontario	738	848	652	664	695	770	-2,4	-16,7	2,9	3,0
Provinces de l'Ouest	**548**	**545**	**451**	**485**	**508**	**559**	**0,2**	**-10,9**	**9,3**	**--**
Manitoba	56	58	47	47	49	53	0,6	-8,6	5,7	1,6
Saskatchewan	54	49	42	41	43	47	8,1	-0,5	2,8	1,2
Alberta	239	223	184	193	202	223	1,9	-4,7	7,4	--
Colombie-Britannique**	199	216	178	204	214	236	-3,5	-19,5	14,0	11,9

*Les véhicules à émission zéro (VÉZ) comprennent les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables (les estimations pour Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse et l'Alberta ne sont actuellement pas accessibles en raison des limites contractuelles de l'accord de partage des données en vigueur avec Statistique Canada, mais sont comprises dans le total du Canada). ** Les données pour la Colombie-Britannique comprennent les territoires.
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive Group, Statistique Canada.

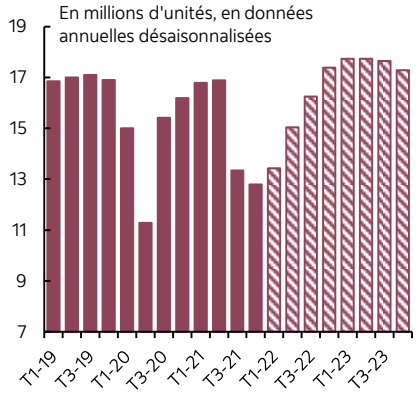
Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

Ventes de véhicules légers au Canada



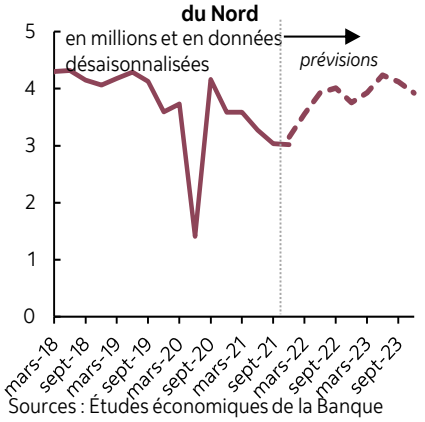
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive Group.

Ventes de véhicules légers au États-Unis



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive Group.

Les perspectives de production automobile de Wards Automotive pour l'Amérique du Nord



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive.

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

	2010–19	2019	2020	2021e	2022p	2023p
	(Millions d'unités, taux annuel)					
Production nord-américaine	**15,9**	**16,2**	**13,0**	**12,9**	**15,2**	**16,2**
Canada	2,2	1,9	1,4	1,1	1,4	1,5
États-Unis	10,4	10,5	8,6	8,8	10,3	10,9
Mexique	3,2	3,8	3,0	3,0	3,5	3,8

Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive.

Le 27 janvier 2022

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

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.