

Contributeurs

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

Graphique 1



Graphique 2



Les ventes d'automobiles en juin : Les ventes nord-américaines plongent à la fin du T2 de 2024

CANADA : LES VENTES AUGMENTENT AU PREMIER SEMESTRE DE 2024 MÊME SI ELLES SE SONT RALENTIES AU T2

En juin, les ventes d'automobiles au Canada ont flanché de 6,4 % sur un mois (en données désaisonnalisées) pour s'inscrire à 1,6 million d'exemplaires en rythme désaisonnalisé et annualisé; elles ont enchaîné une quatrième baisse mensuelle consécutive selon Wards Automotive (graphique 1). Les ventes de véhicules ont probablement encaissé le coup vers la fin du mois lorsque CDK, entreprise qui fournit les logiciels de plus de 15 000 établissements de vente au détail en Amérique du Nord, a mis hors service ses systèmes le 19 juin en raison d'un cyberattentat, ce qui a eu un impact sur les opérations de nombreux concessionnaires automobiles dans tout le pays.

Il n'empêche que les ventes d'automobiles en chiffres désaisonnalisés jusqu'au milieu de l'année n'ont pas soutenu l'élan des mois d'hiver relativement vigoureux parce qu'elles ont comptabilisé en juin leur plus creux en rythme désaisonnalisé depuis la fin de 2022. Il en va de même de la croissance des ventes non désaisonnalisées sur un an, qui s'est ralentie : en juin, elle s'établissait à 2,8 % de moins que dans le même mois l'an dernier. Elle s'est donc contractée sur un an pour la première fois depuis décembre 2022.

Au T2 de 2024, les ventes d'automobiles se sont chiffrées à une moyenne de 1,68 million d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) en baisse de 9,5 % sur un trimestre, et ont maintenant regagné leur rythme moyen du T2 et du T3 de 2023. Malgré le ralentissement du rythme dans les derniers mois, les ventes non désaisonnalisées ont gagné 6,2 % depuis le début de l'année 2024 par rapport aux six premiers mois de 2023; elles s'inscrivent toutefois encore à 10,1 % de moins que les niveaux atteints avant la pandémie par rapport à la même période de 2019.

La Banque du Canada a récemment commencé à assouplir le discours de sa politique monétaire, en abaissant de 25 points de base le taux à un jour pour le fixer à 4,75 % à sa réunion du 5 juin sur le taux directeur. Bien que nous nous attendions cette année à une nouvelle baisse de 75 points de base du taux directeur de la BdC, qui finira 2024 à 4 %, le rythme des baisses de taux est toujours largement tributaire des données publiées compte tenu des risques de hausses de l'inflation. Dans le même temps, les taux d'intérêt continuent aujourd'hui de peser sur la demande des consommateurs, surtout dans les dépenses de consommation des ménages sur les biens, et le taux de chômage continue de se relever : il s'est hissé à 6,4 % (en données désaisonnalisées) en juin, en raison de la croissance démographique, qui dépasse le nombre d'emplois créés.

Nos prévisions pour les ventes d'automobiles au Canada s'établissent à 1,76 million d'exemplaires en 2024, puis à 1,8 million en 2025, lorsque les vents contraires que font souffler les taux d'intérêt s'apaiseront.

ÉTATS-UNIS : LE RYTHME TRIMESTRIEL DES VENTES D'AUTOMOBILES REPREND CELUI DU S2 DE 2023

En juin, les ventes d'automobiles aux États-Unis se sont ralenties pour s'établir à 15,3 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé); elles ont baissé de 4 % sur un mois et se sont déroulées au rythme désaisonnalisé le plus lent depuis le début de l'année, alors que les ventes de janvier ont plongé à un récent creux de 14,9 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) (graphique 2). Dans l'ensemble du pays, les ventes d'automobiles dans les concessions ont probablement été percutées par les blocages du logiciel de CDK qui ont commencé le 19 juin et qui ont duré jusqu'à la fin du mois.

Même si elles se sont repliées à la fin du mois dernier, les ventes du T2 ont gagné 2,4 % sur un trimestre (en données désaisonnalisées) pour se chiffrer à 15,7 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) grâce à l'augmentation du chiffre d'affaires en avril et en mai. Le rythme des ventes trimestrielles concorde de nouveau avec le rythme des ventes moyen du deuxième semestre de 2023.

Puisque les ventes de véhicules légers aux États-Unis ont généralement évolué tendanciellement en zigzag dans l'année écoulée, l'offre continue de progresser. La production nord-américaine de véhicules légers a atteint une moyenne de 16,5 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) pour le trimestre clos en mai 2024, ce qui se rapproche du rythme atteint avant la pandémie, alors qu'on avait produit 16,2 millions de véhicules en 2019, ce qui a permis de relever les stocks de véhicules légers en rythme désaisonnalisés aux États-Unis dans 27 des 28 derniers mois pour les porter à leur zénith depuis avril 2020 et à 77 % du niveau moyen de 2019 d'après Wards Automotive.

Dans nos prévisions pour les ventes d'automobiles aux États-Unis, nous nous attendons à ce qu'il se vende 15,7 millions d'exemplaires en 2024, parce que les taux d'intérêt élevés et le ralentissement de l'activité économique font souffler des vents contraires sur la demande; ce chiffre devrait augmenter pour s'établir à 16,5 millions d'exemplaires en 2025 lorsque ces vents contraires se calmeront.

LES VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : AUGMENTATION DES VENTES D'AUTOMOBILES DANS LES PAYS DE L'ASIE-PACIFIQUE EST PARTIELLEMENT EFFACÉE PAR LA BAISSSE DES VENTES EN EUROPE

En mai, les ventes mondiales d'automobiles ont légèrement augmenté (de 0,2 % sur un mois) pour enchaîner une quatrième hausse mensuelle consécutive malgré des ventes contrastées à l'échelle régionale (graphique 3). En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles se sont repliées par rapport à leurs gains récents, pour baisser de 7,6 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en mai, en se ralentissant dans 12 des 15 pays couverts : on a comptabilisé des baisses sur les grands marchés de la France (-9,5 % sur un mois, en données désaisonnalisées), de l'Allemagne (-10,6 %), de l'Italie (-8,8 %) et de l'Espagne (-11,7 %), alors qu'au Royaume-Uni, les ventes ont augmenté de 1 % sur un mois (en données désaisonnalisées). Dans le même temps, les ventes de véhicules en Europe de l'Est continuent de progresser : elles ont gagné 5 % sur un mois (en données désaisonnalisées). Dans la région de l'Asie-Pacifique, les ventes d'automobiles semblent vouloir rebondir après s'être ralenties au début de l'année : elles ont en effet augmenté de 3,6 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en mai, pour progresser dans cinq des six pays couverts, alors qu'en Australie, les ventes ont cédé 4,1 % sur un mois (en données désaisonnalisées). Les ventes ont enchaîné une troisième hausse consécutive. En Amérique latine, les ventes d'automobiles continuent d'évoluer tendanciellement en zigzag et volatilité : elles se sont ralenties de 11,3 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en mai et ont baissé dans quatre des six pays couverts. Le lecteur est invité à consulter, dans le tableau 1, une répartition complémentaire des chiffres de ventes. Nos prévisions pour les ventes mondiales d'automobiles s'établissent à 2,1 % en 2024 et à 3,3 % en 2025 (graphique 4).

LES VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES : LA PART DES VÉHICULES NON POLLUANTS A ENCORE RÉGRESSÉ AU T1 DE 2024

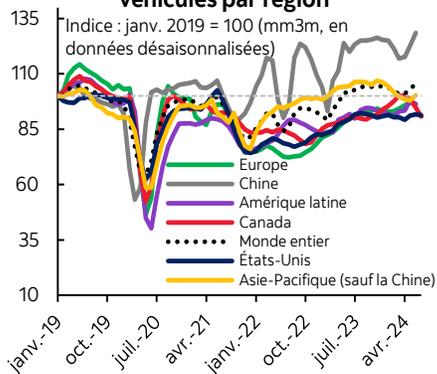
Les immatriculations de véhicules à émission zéro (VEZ) neufs en pourcentage de l'ensemble des immatriculations de véhicules neufs au Canada ont baissé pour un deuxième mois consécutif, elles restent toutefois supérieures à 10 % pour un troisième mois consécutif, à 11,3 % au T1, selon Statistique Canada. Les immatriculations de VEZ, qui comprennent les véhicules électriques à batterie (VEB) et les véhicules à motorisation hybride rechargeables (VEHR), se sont chiffrés à 46,7 k au T1 de 2024. La baisse de la part des VEZ sur le marché s'explique par la plus forte contraction des immatriculations de VEB (-11,5 % sur un trimestre) par rapport à l'ensemble des immatriculations (-3,1 %), puisque les immatriculations de VEHR n'ont guère changé (0,1 %).

En Ontario, la province la plus importante pour le volume et qui représente les deux cinquièmes des immatriculations de véhicules automobiles neufs au Canada, les VEZ sont intervenus pour 6,7 % (10,9 k) dans les immatriculations du T1, en baisse par rapport à 8,2 % au deuxième semestre de 2023 (graphique 5). En Colombie-Britannique, alors que la part des VEZ sur le marché a passé sous les 20 % pour la première fois depuis le T2 de 2023, pour plonger à 19,8 %, ce qui représente 9 900 immatriculations de VEZ au T1 de 2024, les VEB et les VEHR continuent ensemble de représenter, dans les quatre précédents trimestres, plus de 20 % des immatriculations de cette province. Contrairement à l'ensemble des tendances, la part de marché des VEZ au Québec s'est hissée à 22,1 % (22,2 k immatriculations); cette part est supérieure à 20 % depuis trois trimestres d'affilée et atteint désormais la première cible intermédiaire des ventes (plus de 20 % des ventes de VEZ) dans les quatre trimestres les plus récents. La Saskatchewan a été la seule autre province pour laquelle des données sont publiées : même si la part de marché des VEZ n'a pas fléchi, elle n'a que légèrement augmenté pour s'inscrire à 2,2 % au T1 de 2024 contre 2,1 % au T4 de 2023. Parmi les autres provinces dans lesquelles des données sont publiées, les immatriculations de VEZ ont représenté 7,7 % dans l'Île-du-Prince-Édouard, 5,5 % au Nouveau-Brunswick et 3,4 % au Manitoba au T1 de 2024.

Si les VEZ ont joué un rôle plus important dans le marché automobile au cours de l'année écoulée, grâce à une hausse de 53 % sur un an au T1 de 2024 contre 16,6 % pour tous les types de carburants, il faudra accomplir d'autres progrès pour atteindre la première cible intermédiaire du Canada, soit au moins 20 % des ventes de VEZ d'ici 2026, sur le parcours à franchir pour atteindre 100 % des ventes de VEZ d'ici 2035. Il est utile de noter que les véhicules hybrides électriques (qui sont dotés d'un moteur à combustion interne et d'un freinage par récupération pour recharger la batterie, ont aussi continué de gagner des parts de marché importantes, à tel point que les véhicules à essence et les véhicules diesel ont, dans les quatre trimestres terminés à la fin du T1 de 2024, plongé à 80 % des immatriculations de véhicules automobiles neufs, à l'heure où les consommateurs s'apprentent à se tourner vers des solutions de recharge pour remplacer les véhicules à moteur à combustion interne.

Graphique 3

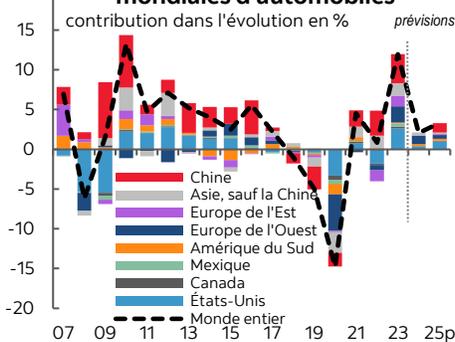
Les ventes mondiales de véhicules par région



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive et associations nationales de l'automobile.

Graphique 4

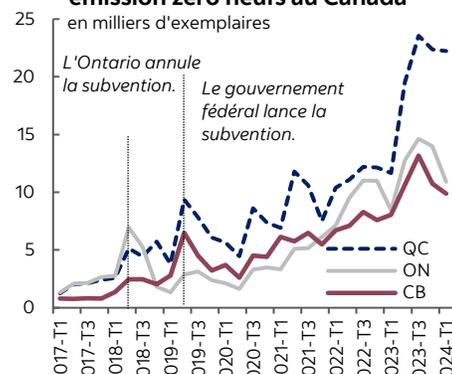
Les contributions régionales à la croissance des ventes mondiales d'automobiles



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

Graphique 5

Enregistrement de véhicules à émission zéro neufs au Canada



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

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

	2010-19	2020	2021	2022	2023	2024p	2025p	Mai 2024, en % sur un mois, en DD	Mai 2024, en % sur un an, en DND	DDA 2024, en % sur un an, en DND
Total	71.1	63.8	66.7	67.3	75.3	76.9	79.4	0.2	2.1	5.0
Amérique du Nord	18.7	17.0	17.6	16.4	18.5	18.9	19.7	0.5	5.3	4.4
Canada	1.82	1.54	1.66	1.52	1.68	1.76	1.80	-1.1	0.8	8.4
États-Unis	15.7	14.5	14.9	13.8	15.5	15.7	16.5	0.5	4.9	3.3
Mexique	1.22	0.95	1.01	1.09	1.36	1.39	1.43	1.4	16.8	13.1
Europe de l'Ouest	13.0	10.7	10.5	10.0	11.4	12.2	12.5	-7.6	-3.6	4.1
Allemagne	3.2	2.9	2.6	2.7	2.8	3.1	3.1	-10.6	-4.3	5.2
Royaume-Uni	2.3	1.6	1.6	1.6	1.9	2.0	2.1	1.0	1.7	7.1
Europe de l'Est	3.3	2.8	2.8	1.9	2.8	2.8	2.9	5.0	26.4	35.8
Russie	2.1	1.5	1.5	0.6	1.1	1.1	1.1	6.4	83.6	86.1
Asie	31.9	30.6	32.7	35.9	39.4	39.6	40.7	3.6	0.8	3.6
Chine	19.7	20.1	21.5	23.6	26.0	26.0	26.9	1.9	1.2	8.5
Inde	3.3	2.8	3.6	4.4	4.7	4.9	4.9	5.4	6.5	7.8
Japon	5.1	4.6	4.4	4.2	4.8	4.8	4.8	12.2	-4.4	-14.8
Amérique du Sud	4.3	2.8	3.1	3.2	3.2	3.4	3.6	-16.1	0.1	4.9
Bésil	2.91	1.95	1.98	1.96	2.18	2.27	2.38	-19.5	10.2	16.0
Chili	0.34	0.26	0.42	0.43	0.31	0.33	0.35	-13.0	-8.9	-12.2
Colombie	0.26	0.19	0.24	0.25	0.18	0.20	0.21	-10.1	-5.1	-5.9
Pérou	0.16	0.11	0.16	0.16	0.16	0.18	0.19	-16.3	-20.3	-11.5

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

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

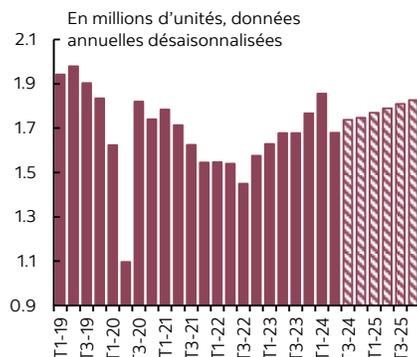
	2010-19	2020	2021	2022	2023	2024p	2025p	Avr 2024, %, désaison. sur 1 mois	Avr 2024, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2024, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (T1 2024) % ventes de VL neufs
Canada	1,817	1,543	1,663	1,523	1,684	1,755	1,799				11.3
Provinces de l'Atlantique	134	109	119	105	115	119	122	-2.0	20.4	22.5	--
Provinces du centre	1,179	1,030	1,070	1,014	1,132	1,135	1,163	2.9	14.7	16.3	12.6
Québec	441	378	404	372	412	415	425	1.4	21.4	20.6	22.1
Ontario	738	653	665	642	720	720	738	3.8	11.0	14.0	6.7
Provinces de l'Ouest	548	453	487	454	509	501	514	4.2	16.9	13.8	--
Manitoba	56	47	49	46	50	51	52	7.7	18.4	17.0	3.4
Saskatchewan	54	42	43	42	45	45	46	7.8	28.4	19.5	2.2
Alberta	239	184	196	184	210	204	209	3.8	14.3	10.9	--
Colombie-Britannique**	199	179	199	182	205	201	206	2.9	16.9	14.8	19.8

*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 et Statistique Canada.

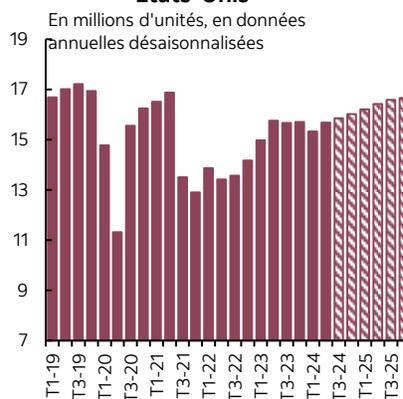
Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

Ventes de véhicules légers au Canada



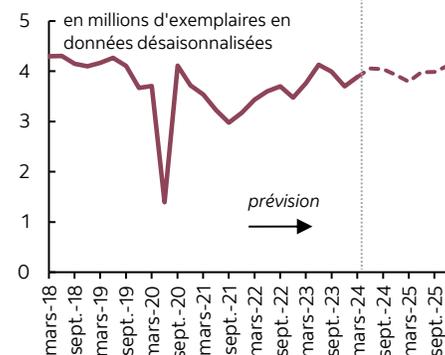
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Ventes de véhicules légers aux États-Unis



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

Les prévisions de la production automobile nord-américaine de Wards Automotive



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

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

	2010-19	2020	2021	2022	2023	2024p	2025p
	(Millions d'unités, taux annuel)						
Production nord-américaine	15.9	13.0	12.9	14.2	15.6	16.0	15.9
Canada	2.2	1.4	1.1	1.2	1.5	1.3	1.4
États-Unis	10.4	8.6	8.9	9.7	10.3	10.8	10.7
Mexique	3.2	3.0	2.9	3.3	3.7	3.9	3.8

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

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.