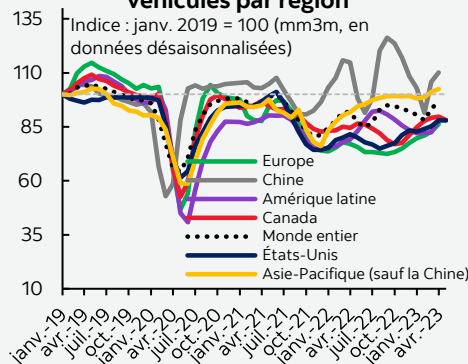


**Contributeurs**

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

**Graphique 1**

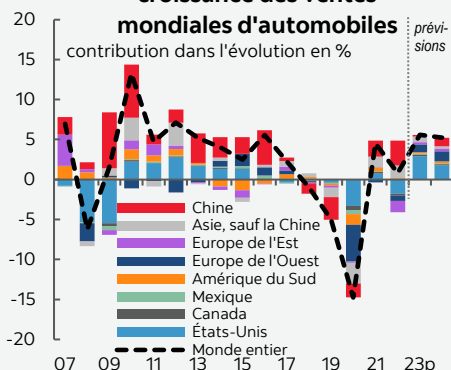
**Les ventes mondiales de véhicules par région**



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

**Graphique 2**

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



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

**Les ventes d'automobiles en avril : Des vents contraires soufflent sur les ventes du printemps**

**CANADA : UN DÉBUT DU PRINTEMPS AU RALENTI**

**En avril, les ventes de voitures au Canada ont perdu -1,2 % sur un mois (en données désaisonnalisées), pour s'établir à 1,6 million d'exemplaires en rythme annualisé et désaisonnalisé, selon Wards Automotive.** Les ventes depuis le début de l'année 2023 ont gagné 3,8 % par rapport à la même période l'an dernier; elles accusent toutefois un recul de -16,3 % par rapport au chiffre des ventes des quatre premiers mois de 2019. Il n'empêche qu'avril a été un mois apathique pour les ventes de voitures au Canada, puisque les ventes non désaisonnalisées ont accusé une baisse de -1,1 % sur les ventes d'avril 2022 et de -23,2 % sur les ventes d'avril 2019. Le marché du travail en quasi-plein emploi au Canada s'est enrichi de 41 400 emplois (en données désaisonnalisées) en avril; le taux de chômage est resté inchangé, à 5,0 % (en données désaisonnalisées), pour le cinquième mois d'affilée. Si l'inflation de synthèse a baissé à 4,3 % sur un an (en chiffres non désaisonnalisés) en mars, après avoir culminé à 8,1 % en juin 2022, les indicateurs de l'inflation fondamentale annualisée sont toujours supérieurs à la cible de synthèse de 2 % de la BdC, ce qui indique que les ménages continuent d'être aux prises avec les pressions qui s'exercent sur les coûts. La production nord-américaine de véhicules légers s'est ralentie à 15,4 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) en mars, ce qui donne, pour le T1, un rythme moyen de production de 15,2 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé). Au T4 de 2022, le relèvement de la production automobile de 11,9 % sur un trimestre vient alléger certaines pressions dans la colonne de l'offre, mais est toujours inférieur aux 16,2 millions d'exemplaires produits en 2019. Nos prévisions pour les ventes de voitures au Canada restent inchangées pour l'instant : nous nous attendons à des ventes de 1,7 million d'exemplaires en 2023, puis à 1,83 million d'exemplaires en 2024, à l'heure où l'inflation et les pressions exercées par les taux d'intérêt s'apaisent.

**ÉTATS-UNIS : LES DÉPENSES DES CONSOMMATEURS SONT ÉTONNANMENT RÉSILIENTES**

**En avril, les ventes de voitures aux États-Unis se sont chiffrées à 15,9 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé), ce qui représente une augmentation de 7,2 % (en données désaisonnalisées) par rapport aux chiffres de ventes de mars et une inversion après avoir enchaîné deux baisses désaisonnalisées mensuelles consécutives.** Cette progression a pour effet de porter le rythme des ventes annuelles désaisonnalisées moyennes à 15,4 millions d'exemplaires en 2023; il s'agit d'une amélioration soutenue sur les 13,8 millions de véhicules légers vendus en 2022, ce qui accuse toutefois encore une baisse de -9 % par rapport aux 17 millions d'exemplaires environ vendus en 2019. Les chiffres de ventes d'avril ont inscrit une hausse de 1,5 % sur les niveaux d'avril 2019; c'est la première fois, depuis avril 2021, que les ventes non désaisonnalisées dans un même mois sont supérieures à la période de référence correspondante de 2019. Si la croissance du PIB s'est ralentie à 1,1 % sur un trimestre (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) au T1 de 2023, les dépenses des consommateurs restent étonnamment résilientes, grâce à un progrès de 3,7 % sur un trimestre (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé), alors que la consommation des biens apporte 1,5 point de pourcentage au taux de croissance du PIB de synthèse. Le taux de chômage a plongé à 3,4 % (en données désaisonnalisées) en avril; il oscille, pour le sixième mois d'affilée, aux alentours de 3,5 % dans une fourchette de +/- 0,1, et le marché du travail s'est enrichi de 253 000 emplois. Le taux du crédit automobile à 48 mois sur les voitures neuves a augmenté pour le quinzième mois consécutif à 6,94 % en avril, ce qui représente près de 3,5 points de pourcentage par rapport à janvier 2022. Les stocks de véhicules légers aux États-Unis ont progressé de 5,4 % (en données désaisonnalisées) pour s'établir à 1,73 million d'exemplaires (en données désaisonnalisées) en avril; ils ont donc progressé, en chiffres désaisonnalisés, pendant 13 des 14 derniers mois. La hausse des stocks continue d'alléger les contraintes logistiques; or, ils sont toujours nettement inférieurs au niveau de 3,35 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées) de février 2020. Nos prévisions pour les ventes annuelles de voitures aux États-Unis restent inchangées, à 15,7 millions d'exemplaires en 2023, sur fond d'amélioration de l'offre de véhicules, mais continuent d'être incertaines en raison du durcissement de la conjoncture financière dans la foulée de la tourmente du secteur bancaire. Les ventes de voitures aux États-Unis devraient se relever à 16,9 millions d'exemplaires en 2024, à l'heure où les pressions exercées par l'inflation et par les taux d'intérêt s'apaisent.

**LES VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : REBOND INÉGAL DANS LES VENTES DE VOITURES DU T1**

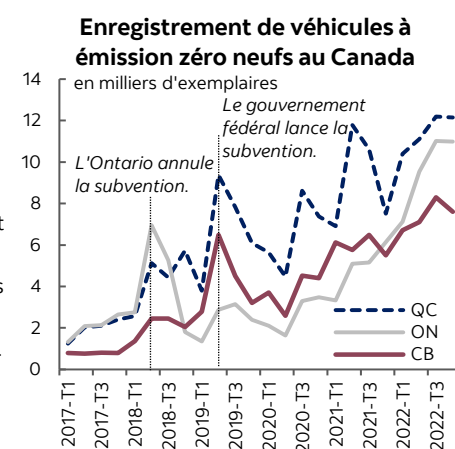
**En mars, les ventes mondiales de voitures ont cédé 6,2 % (en données désaisonnalisées), pour s'établir à une moyenne de 71,5 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) au T1 de 2023, soit une augmentation de 6,6 % par rapport au niveau moyen des ventes du T4 de 2022.** En chiffres non désaisonnalisés, les ventes mondiales de voitures depuis le début de l'année accusent un recul de 9,5 % sur les niveaux des ventes des trois premiers mois de 2019. Le

secteur de l'automobile continue de connaître une reprise inégale au niveau régional (graphique 1). En Europe de l'Ouest, les ventes de voitures ont progressé de 5,9 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en mars; elles ont ainsi augmenté, en chiffres désaisonnalisés, dans 14 des 15 pays couverts. Les gains réalisés en France (8,5 % sur un mois, en données désaisonnalisées), en Allemagne (5,1 %), en Italie (12,8 %) et en Espagne (13,7 %) ont été en partie effacés par le Royaume-Uni (-13,5 %). Le T1 se solde donc par une moyenne de 11,4 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) vendus en Europe de l'Ouest, soit une hausse de 6,7 % par rapport au T4 de 2022; toutefois, les ventes non désaisonnalisées du T1 de 2023 accusent toujours un retard de -23,6 % sur les niveaux du T1 de 2019. En Asie-Pacifique, les ventes de voitures ont reculé de -14 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en mars, essentiellement en raison d'une baisse de -18,2 % (en données désaisonnalisées) en Chine, résultat qui a été distorsionné par la forte progression des ventes en février en raison des effets volatils du redéconfinement. Les ventes de voitures ont elles aussi chuté en Australie (-2,4 % sur un mois, en données désaisonnalisées), en Indonésie (-8,0 %), au Japon (-4,4 %) et en Corée du Sud (-15,8 %); elles ont toutefois augmenté marginalement en Inde (1,4 %). En Asie-Pacifique, les ventes de voitures se sont établies à une moyenne de 36,8 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) au T1, soit une hausse de 6,1 % sur le T4 de 2022; au niveau régional, elles se sont presque rétablies aux niveaux atteints avant la pandémie, pour s'inscrire à -0,7 % en deçà des ventes non désaisonnalisées au T1 de 2019. En Amérique latine, les ventes de voitures ont bondi de 16,4 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en mars, ce qui porte le rythme des ventes moyennes à 4,4 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) au T1 de 2023, soit une hausse de 7,4 % sur le T4 de 2022; ce taux accuse toutefois encore un recul de -14,4 % sur les ventes du T1 de 2019 en chiffres non désaisonnalisés. Les ventes de voitures ont augmenté dans toute la région : on a relevé de fortes hausses mensuelles au Brésil (32,8 % sur un mois, en données désaisonnalisées), au Chili (12,6 %) et au Pérou (9,8 %), puis des gains plus modestes en Argentine (4,4 %), en Colombie (3,1 %) et au Mexique (1,9 %). Nos perspectives mondiales restent inchangées : nous prévoyons une augmentation des ventes de voitures de 5,6 % en 2023 et de 5,2 % en 2024, menées par l'Amérique du Nord et l'Europe; ces prévisions restent toutefois incertaines, puisque la conjoncture financière reste tendue en raison des hausses de taux en 2023 (graphique 2).

### LES VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES AU CANADA : 2022 NOUS RAPPROCHE ENCORE DES CIBLES POUR LES VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

**En 2022 au Canada, les achats de véhicules électriques ont continué de prendre de la vitesse.** Les véhicules électriques représentaient près d'un véhicule automobile neuf immatriculé sur 10 (9,6 %) au quatrième trimestre et 8,2 % de tous les véhicules achetés au Canada l'an dernier. Le marché a toujours beaucoup de chemin à parcourir pour atteindre la cible intermédiaire des ventes de véhicules zéro émission du gouvernement fédéral, soit au moins 20 % des ventes de véhicules utilitaires légers neufs d'ici 2026 et 100 % d'ici 2035, surtout dans certaines régions. En Ontario, la province la plus importante pour les ventes de véhicules, les véhicules électriques sont intervenus pour 8,1 % dans les ventes du T4 et pour 6,5 % en 2022, contre seulement 3,1 % en 2021. Au Québec, soit la province qui offre les rabais les plus considérables sur les achats de véhicules électriques admissibles, 13,9 % et 12,3 % des véhicules neufs immatriculés étaient des véhicules électriques pour le T4 et pour l'année 2022 respectivement, contre 8,9 % en 2021. Dans le même temps, le gouvernement de cette province a récemment annoncé qu'il avait l'intention d'accélérer les ventes obligatoires de véhicules zéro émission. La Colombie-Britannique continue d'être le meneur de la transition : les véhicules électriques ont représenté 18,6 % des ventes au T4 et 16,2 % en 2022 (graphique 3). À l'heure où les Canadiens sont aux prises avec des taux d'intérêt élevés et l'inflation qui continue de s'emballer à la limite, la décision d'acheter un véhicule électrique au lieu d'une voiture à essence qui revient moins chère en moyenne ou de repousser cet achat dans son ensemble pourrait faire souffler des vents contraires à court terme sur les ventes de véhicules électriques. En outre, les stocks limités et les longs délais d'attente auront probablement aussi pour effet de repousser certains achats potentiels.

Graphique 3



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

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

	2010-19	2019	2020	2021	2022	2023p	2024p	Mars 2023, en % sur un mois, en DD	Mars 2023, en % sur un an, en DND	DDA 2022, en % sur un an, en DND
<b>Total</b>	<b>71.1</b>	<b>74.8</b>	<b>63.8</b>	<b>66.7</b>	<b>67.2</b>	<b>71.0</b>	<b>74.7</b>	<b>-6.2</b>	<b>12.3</b>	<b>4.5</b>
<b>Amérique du Nord</b>	<b>18.7</b>	<b>20.2</b>	<b>17.0</b>	<b>17.6</b>	<b>16.4</b>	<b>18.6</b>	<b>20.0</b>	<b>-0.7</b>	<b>9.1</b>	<b>8.4</b>
Canada	1.82	1.92	1.54	1.66	1.52	1.70	1.83	-3.8	1.3	5.8
États-Unis	15.7	17.0	14.5	14.9	13.8	15.7	16.9	-0.5	8.8	7.8
Mexique	1.22	1.32	0.95	1.01	1.09	1.16	1.23	1.9	24.8	24.4
<b>Europe de l'Ouest</b>	<b>13.0</b>	<b>14.1</b>	<b>10.7</b>	<b>10.5</b>	<b>10.0</b>	<b>10.7</b>	<b>11.6</b>	<b>5.9</b>	<b>26.3</b>	<b>17.1</b>
Allemagne	3.2	3.6	2.9	2.6	2.7	2.8	3.0	5.1	16.6	6.5
Royaume-Uni	2.3	2.3	1.6	1.6	1.6	1.7	1.9	-13.5	18.2	18.4
<b>Europe de l'Est</b>	<b>3.3</b>	<b>2.9</b>	<b>2.8</b>	<b>2.8</b>	<b>1.8</b>	<b>2.0</b>	<b>2.3</b>	<b>3.3</b>	<b>24.1</b>	<b>-8.0</b>
Russie	2.1	1.7	1.5	1.5	0.6	0.7	0.8	4.6	-10.6	-51.4
<b>Asie</b>	<b>31.9</b>	<b>33.8</b>	<b>30.6</b>	<b>32.7</b>	<b>35.9</b>	<b>36.5</b>	<b>37.4</b>	<b>-14.0</b>	<b>8.1</b>	<b>-0.4</b>
Chine	19.7	21.4	20.1	21.5	23.6	23.7	24.5	-18.2	8.2	-7.2
Inde	3.3	3.6	2.8	3.6	4.4	4.4	4.4	1.4	3.5	9.6
Japon	5.1	5.2	4.6	4.4	4.2	4.6	4.7	-4.4	11.6	15.4
<b>Amérique du Sud</b>	<b>4.3</b>	<b>3.8</b>	<b>2.8</b>	<b>3.1</b>	<b>3.2</b>	<b>3.3</b>	<b>3.4</b>	<b>22.8</b>	<b>20.4</b>	<b>7.1</b>
Bésil	2.91	2.67	1.95	1.98	1.96	2.00	2.10	32.8	37.6	16.4
Chili	0.34	0.37	0.26	0.42	0.43	0.45	0.47	12.6	-9.4	-17.3
Colombie	0.26	0.26	0.19	0.24	0.25	0.27	0.29	3.1	-17.2	-19.4
Pérou	0.16	0.15	0.11	0.16	0.16	0.17	0.18	9.8	15.9	11.3

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)

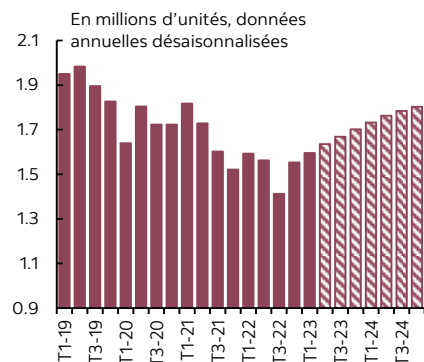
	2010-19	2019	2020	2021	2022	2023p	2024p	Févr 2022, %, désaison. sur 1 mois	Févr 2022, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2022, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (T3 2022) % ventes de VL neufs
<b>Canada</b>	<b>1,817</b>	<b>1,920</b>	<b>1,543</b>	<b>1,663</b>	<b>1,523</b>	<b>1,703</b>	<b>1,829</b>				<b>9.6</b>
<b>Provinces de l'Atlantique</b>	<b>134</b>	<b>131</b>	<b>109</b>	<b>119</b>	<b>104</b>	<b>112</b>	<b>120</b>	<b>0.7</b>	<b>1.9</b>	<b>2.4</b>	<b>--</b>
<b>Provinces du centre</b>	<b>1,179</b>	<b>1,304</b>	<b>1,030</b>	<b>1,070</b>	<b>1,019</b>	<b>1,088</b>	<b>1,171</b>	<b>-2.1</b>	<b>5.0</b>	<b>7.1</b>	<b>10.3</b>
Québec	441	455	378	404	374	397	424	-2.2	-3.4	-1.0	13.9
Ontario	738	848	653	665	645	691	747	-2.0	10.6	12.2	8.1
<b>Provinces de l'Ouest</b>	<b>548</b>	<b>545</b>	<b>453</b>	<b>487</b>	<b>453</b>	<b>482</b>	<b>516</b>	<b>-0.8</b>	<b>1.4</b>	<b>2.5</b>	<b>--</b>
Manitoba	56	58	47	49	45	48	51	1.6	17.3	20.5	3.0
Saskatchewan	54	49	42	43	42	45	48	-2.2	2.0	3.1	1.8
Alberta	239	223	184	196	184	196	210	-5.0	0.6	3.1	--
Colombie-Britannique**	199	216	179	199	183	193	207	3.6	-1.2	-1.7	18.6

\*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.

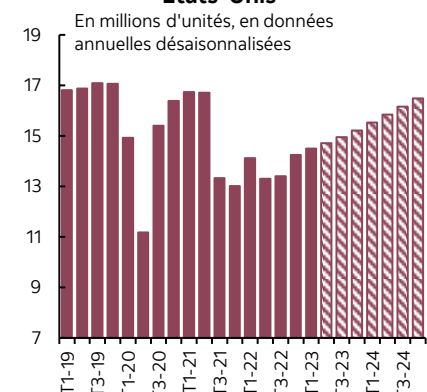
Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

Ventes de véhicules légers au Canada



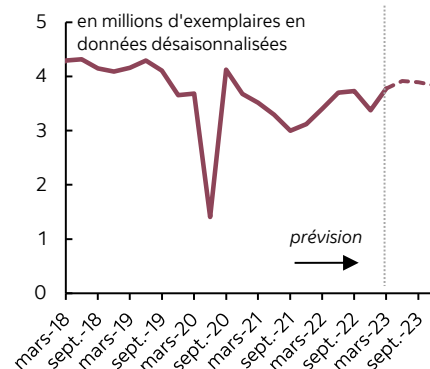
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

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	2019	2020	2021	2022	2023p	2024p
	(Millions d'unités, taux annuel)						
<b>Production nord-américaine</b>	<b>15.9</b>	<b>16.2</b>	<b>13.0</b>	<b>12.9</b>	<b>14.2</b>	<b>15.4</b>	<b>16.0</b>
Canada	2.2	1.9	1.4	1.1	1.2	1.4	1.3
États-Unis	10.4	10.5	8.6	8.9	9.7	10.4	10.9
Mexique	3.2	3.8	3.0	2.9	3.3	3.6	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 co-chefs de file ou de preneurs fermes d'un appel public à l'épargne ou agir à titre de mandants ou de placeurs pour des valeurs mobilières ou des produits dérivés, négocier ces valeurs et produits dérivés, en faire l'acquisition, ou agir à titre de teneurs de marché ou de conseillers, de courtiers, de banques d'affaires et/ou de maisons de courtage pour ces valeurs et produits dérivés. La Banque Scotia peut toucher une rémunération dans le cadre de ces interventions. Tous les produits et services de la Banque Scotia sont soumis aux conditions des ententes applicables et des règlements locaux. Les dirigeants, administrateurs et employés de la Banque Scotia et de ses sociétés affiliées peuvent siéger au conseil d'administration de sociétés.

Il se peut que les valeurs mobilières visées dans ce rapport ne conviennent pas à tous les investisseurs. La Banque Scotia recommande aux investisseurs d'évaluer indépendamment les émetteurs et les valeurs mobilières visés dans ce rapport et de faire appel à tous les conseillers qu'ils jugent nécessaire de consulter avant de faire des placements.

**Le présent rapport et l'ensemble des renseignements, des opinions et des conclusions qu'il renferme sont protégés par des droits d'auteur. Il est interdit de les reproduire sans que la Banque Scotia donne d'abord expressément son accord par écrit.**

<sup>MD</sup> Marque déposée de La Banque de Nouvelle-Écosse.

La Banque Scotia, de pair avec l'appellation « Services bancaires et marchés mondiaux », est une dénomination commerciale désignant les activités mondiales exercées dans le secteur des services bancaires aux sociétés, des services bancaires de placement et des marchés financiers par La Banque de Nouvelle-Écosse et certaines de ses sociétés affiliées dans les pays où elles sont présentes, dont Scotiabank Europe plc; Scotiabank (Ireland) Designated Activity Company; Scotiabank Inverlat S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, Scotia Inverlat Derivados S.A. de C.V., lesquelles sont toutes des membres du groupe de la Banque Scotia et des usagers autorisés de la marque Banque Scotia. La Banque de Nouvelle-Écosse est constituée au Canada sous le régime de la responsabilité limitée et ses activités sont autorisées et réglementées par le Bureau du surintendant des institutions financières du Canada. Au Royaume-Uni, les activités de La Banque de Nouvelle-Écosse sont autorisées par la Prudential Regulation Authority et assujetties à la réglementation de la Financial Conduct Authority et à la réglementation limitée de la Prudential Regulation Authority. Nous pouvons fournir sur demande les détails du périmètre de l'application, à La Banque de Nouvelle-Écosse, de la réglementation de la Prudential Regulation Authority du Royaume-Uni. Les activités de Scotiabank Europe plc sont autorisées par la Prudential Regulation Authority et réglementées par la Financial Conduct Authority et la Prudential Regulation Authority du Royaume-Uni.

Les activités de Scotiabank Inverlat, S.A., de Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., de Grupo Financiero Scotiabank Inverlat et de Scotia Derivados, S.A. de C.V. sont toutes autorisées et réglementées par les autorités financières du Mexique.

Les produits et les services ne sont pas tous offerts dans toutes les administrations. Les services décrits sont offerts dans les administrations dont les lois le permettent.