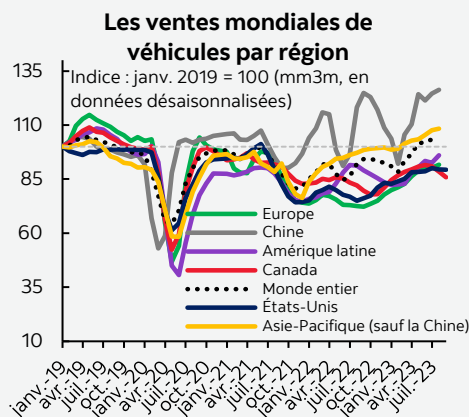


**Contributeurs**

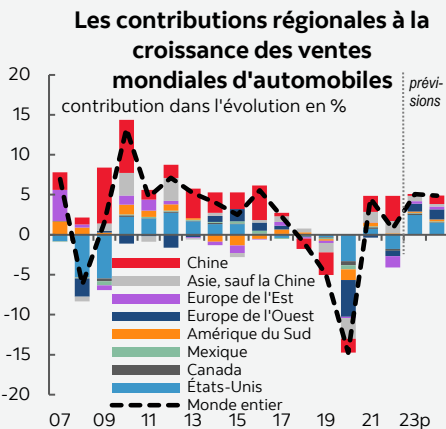
**John Fanjoy**  
Économiste  
Études économiques de la Banque Scotia  
416.866.4735  
[john.fanjoy@scotiabank.com](mailto:john.fanjoy@scotiabank.com)

**Graphique 1**



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

**Graphique 2**



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

# Les ventes d'automobiles en août : Ralentissement de la reprise en milieu d'année

## CANADA : FREINAGE DE LA PROGRESSION DURANT L'ÉTÉ

En août, les ventes d'automobiles au Canada ont augmenté marginalement de 0,9 % sur un mois (en données désaisonnalisées) pour s'inscrire à 1,59 million d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé), ce qui est inférieur à 1,6 million d'exemplaires pour le deuxième mois consécutif cette année. La progression des ventes de véhicules s'est ralentie durant l'été : la moyenne mobile sur trois mois (mm3m) a plongé à 1,59 million d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) contre le récent pic de 1,69 million atteint en mai; cette moyenne reste toutefois supérieure au creux de 1,44 million de l'automne 2022. La hausse des prix des véhicules, l'emballement des taux de financement et les niveaux de stock toujours aussi faibles pèsent probablement sur la demande refoulée. Les données du marché du travail nous apprennent que le rythme des nouveaux emplois créés s'est ralenti dans les derniers mois par rapport à la fin de 2022. Il n'empêche que les gains des salaires horaires moyens de juillet et d'août ont été supérieurs à 10 % sur un mois (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) pour les employés permanents de 15 ans ou plus, ce qui est supérieur à l'inflation fondamentale mensuelle, chiffrée à 4,2 % sur un mois (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) en juillet. Les solides gains de salaires de concert avec la hausse du total des heures de travail viennent porter la demande intérieure. À sa réunion du 6 septembre sur le taux directeur, la BdC n'a pas changé son taux à un jour, qui s'est maintenu à 5,00 %, même si elle a affirmé qu'elle était prête à rehausser le taux directeur au besoin pour atteindre sa cible inflationniste de 2 %. Puisqu'il est improbable que la BdC abaisse son taux directeur avant 2024, on s'attend à ce que les taux de financement restent élevés à court terme. Nous avons révisé à la baisse, à 1,64 million d'exemplaires en 2023, nos pronostics pour les ventes de véhicules au Canada, en raison du ralentissement dans la progression de ces ventes sur fond de hausse des prix, d'emballement des taux de financement et du mauvais moral des consommateurs. C'est pourquoi nous prévoyons que les ventes d'automobiles se relèvent à 1,72 million d'exemplaires en 2024 lorsque les vents contraires se calmeront, portés par la demande refoulée par rapport à la vétusté du parc automobile et à la croissance de la population.

## ÉTATS-UNIS : PERSPECTIVES ASSOMBRIES PAR L'INCERTITUDE QUI PLANE SUR L'OFFRE

Aux États-Unis en juillet, les ventes d'automobiles ont chuté de 4,5 % sur un mois (en données désaisonnalisées), à 15,0 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé); elles se sont toutefois stabilisées du point de vue de la moyenne mobile sur trois mois (mm3m) à 15,5 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé). Les ventes d'automobiles se sont améliorées après les récents creux de la fin de 2021 et du milieu de 2022, alors qu'elles avaient plongé à 12,9 millions et 13,0 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé, mm3m), à cause des contraintes de la production et de l'offre. Or, les progrès accomplis dans le retour au rythme pré-pandémique de 17 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) pour les ventes de véhicules légers ont été freinés cet été. Le taux moyen, sur 48 mois, du crédit sur les voitures neuves s'est établi à 7,31 % en août, pour inscrire sa première baisse sur un mois depuis janvier 2022, en augmentant de près de 4 points de pourcentage sur cette période. Durant les 18 derniers mois, la Réserve fédérale a haussé la limite supérieure de son taux directeur à 5,50 % afin de ramener l'inflation sur sa cible de 2 %. Puisqu'on ne s'attend pas à ce que la Fed réduise son taux directeur avant un certain moment en 2024, les taux de financement resteront probablement élevés pendant un certain temps, et il faudra aussi affronter le risque de hausse de l'inflation. Dans la colonne de l'offre, les pressions continueront de s'apaiser : la production nord-américaine de véhicules légers s'est chiffrée à 16,4 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) en juillet, pour enchaîner un quatrième mois consécutif égal ou supérieur à la moyenne de 16,2 millions de véhicules construits en 2019. Même si les stocks sont comptabilisés à partir de leurs creux, les véhicules neufs continuent d'être absorbés par la demande refoulée. Les négociations en cours entre le syndicat des Travailleurs unis de l'automobile (TUA) et les Trois Grands de Détroit (GM, Ford et Stellantis) représentent un risque d'interruption de la production, puisque les membres du syndicat des TUA se sont prononcés en faveur de la grève si aucun pacte nouveau n'est conclu avant l'expiration de la convention existante, le 14 septembre. Le freinage de la production alors que les niveaux de stocks sont toujours aussi faibles viendra exacerber encore le déséquilibre entre l'offre et la demande et augmentera probablement la pression qui fait monter les prix des véhicules. Dans un environnement de taux de financement élevés, la flambée de l'inflation des prix des véhicules fait souffler d'autres vents contraires sur l'abordabilité des voitures et, partant, sur les ventes. Nos prévisions pour les ventes de véhicules aux États-Unis s'établissent à 15,4 millions d'exemplaires en 2023, portées par l'amélioration de l'offre de véhicules malgré l'incertitude, et se montent à 16,5 millions d'exemplaires en 2024, lorsque l'inflation et les pressions sur les taux se calmeront.

## LES VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : RALENTISSEMENT DES VENTES EN ASIE-PACIFIQUE ET

**DANS LA ZONE EURO; L'AMÉRIQUE LATINE POURSUIT SA PROGRESSION**

**Le rythme des ventes mondiales d'automobiles a continué de se ralentir au deuxième semestre cette année, en baissant de 0,9 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en juillet, pour enchaîner une deuxième contraction mensuelle consécutive en chiffres désaisonnalisés (graphique 1).** La baisse des ventes dans la région de l'Asie-Pacifique a fait lourdement chuter les chiffres mondiaux : les ventes se sont contractées pour un deuxième mois d'affilée, en perdant 2,8 % (en données désaisonnalisées). Les ventes de juillet ont généralement baissé, en se contractant dans quatre des six pays couverts. En Chine, le marché le plus important de la région, les ventes ont continué de se ralentir (-3,2 % en données désaisonnalisées). La Banque populaire de Chine (BPC) a réduit ses taux directeurs de concert avec les organismes de réglementation locaux, qui ont abaissé leurs conditions de crédit afin de stimuler l'activité économique. Le ralentissement des ventes d'automobiles en Indonésie (-2,9 % en données désaisonnalisées), au Japon (-7,2 %) et en Corée du Sud (-8,5 %) a été en partie compensé par une autre progression en Australie (3,3 %) et par l'amélioration hésitante des ventes d'automobiles en Inde (4,2 %). Les ventes d'automobiles ont aussi continué de se ralentir en Europe de l'Ouest (-1,4 % en données désaisonnalisées) et n'ont augmenté qu'en France (4,5 % en données désaisonnalisées), en Italie (1,0 %) et au Royaume-Uni (6,9 %); elles se sont contractées, entre autres pays européens, en Allemagne (-4,3 %). La Banque centrale européenne (BCE) et la Banque d'Angleterre ont toutes deux haussé leurs taux directeurs de 25 points de base supplémentaires respectivement dans leurs réunions de juillet et d'août, afin de mieux mater l'inflation. En Amérique latine, les ventes d'automobiles ont crû pour le troisième mois consécutif à l'échelle régionale (4,3 % en données désaisonnalisées), même si l'amélioration des ventes au Brésil (12,4 %), au Mexique (2,4 %) et au Pérou (0,9 %) a été menée à la baisse par les ventes en Argentine (-12,8 %), au Chili (-6,7 %) et en Colombie (-14,8 %). Puisque l'inflation baisse après avoir atteint récemment des sommets dans la région, les banques centrales d'Amérique latine ont commencé à se demander pendant combien de temps encore elles devraient maintenir leurs taux directeurs, puisque les banques centrales du Chili et du Brésil ont commencé à baisser leurs taux directeurs. D'après nos prévisions sur les ventes mondiales d'automobiles, les ventes de véhicules devraient augmenter de 5,1 % en 2023 et de 4,9 % en 2024 (graphique 2).

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

	2010-19	2019	2020	2021	2022	2023p	2024p	Juillet 2023, en % sur un mois, en DD	Juillet 2023, en % sur un an, en DND	DDA 2023, 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>70.6</b>	<b>74.1</b>	<b>-0.9</b>	<b>8.3</b>	<b>11.2</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>18.2</b>	<b>19.4</b>	<b>0.5</b>	<b>15.4</b>	<b>11.3</b>
Canada	1.82	1.92	1.54	1.66	1.52	1.64	1.72	-2.1	4.1	7.1
États-Unis	15.7	17.0	14.5	14.9	13.8	15.4	16.5	0.6	15.4	13.2
Mexique	1.22	1.32	0.95	1.01	1.09	1.16	1.23	2.4	33.3	23.0
<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>-1.4</b>	<b>17.8</b>	<b>17.8</b>
Allemagne	3.2	3.6	2.9	2.6	2.7	2.8	3.0	-4.3	18.1	13.6
Royaume-Uni	2.3	2.3	1.6	1.6	1.6	1.7	1.9	6.9	28.3	19.6
<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>14.1</b>	<b>96.3</b>	<b>27.8</b>
Russie	2.1	1.7	1.5	1.5	0.6	0.7	0.8	14.9	209.6	12.8
<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>-2.8</b>	<b>-0.3</b>	<b>8.2</b>
Chine	19.7	21.4	20.1	21.5	23.6	23.7	24.5	-3.2	-3.4	6.8
Inde	3.3	3.6	2.8	3.6	4.4	4.4	4.4	4.2	8.4	8.4
Japon	5.1	5.2	4.6	4.4	4.2	4.6	4.7	-7.2	8.5	16.2
<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>5.1</b>	<b>8.9</b>	<b>2.5</b>
Bésil	2.91	2.67	1.95	1.98	1.96	2.00	2.10	12.4	27.5	12.5
Chili	0.34	0.37	0.26	0.42	0.43	0.45	0.47	-6.7	-39.8	-30.1
Colombie	0.26	0.26	0.19	0.24	0.25	0.27	0.29	-14.8	-43.1	-29.4
Pérou	0.16	0.15	0.11	0.16	0.16	0.17	0.18	0.9	10.3	8.6

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)

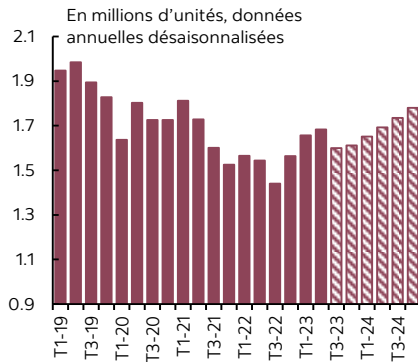
	2010-19	2019	2020	2021	2022	2023p	2024p	Juin 2023, %, désaison. sur 1 mois	Juin 2023, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2023, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (T1 2023) % ventes de VL neufs
<b>Canada</b>	<b>1,817</b>	<b>1,920</b>	<b>1,543</b>	<b>1,663</b>	<b>1,523</b>	<b>1,638</b>	<b>1,715</b>				<b>8.6</b>
<b>Provinces de l'Atlantique</b>	<b>134</b>	<b>131</b>	<b>109</b>	<b>119</b>	<b>105</b>	<b>108</b>	<b>116</b>	<b>-1.5</b>	<b>6.5</b>	<b>5.4</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>1,004</b>	<b>1,075</b>	<b>1,110</b>	<b>-6.9</b>	<b>10.8</b>	<b>9.3</b>	<b>9.0</b>
Québec	441	455	378	404	369	385	400	-3.0	12.9	6.0	14.5
Ontario	738	848	653	665	635	690	710	-9.1	9.6	11.2	5.9
<b>Provinces de l'Ouest</b>	<b>548</b>	<b>545</b>	<b>453</b>	<b>487</b>	<b>449</b>	<b>460</b>	<b>489</b>	<b>-12.4</b>	<b>3.8</b>	<b>6.5</b>	<b>--</b>
Manitoba	56	58	47	49	45	47	50	-15.9	-4.1	2.4	2.7
Saskatchewan	54	49	42	43	41	42	44	-12.6	-8.7	0.3	1.7
Alberta	239	223	184	196	182	186	200	-14.9	6.8	9.4	--
Colombie-Britannique**	199	216	179	199	181	185	195	-8.9	5.5	5.9	17.9

\*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 et Statistique Canada.

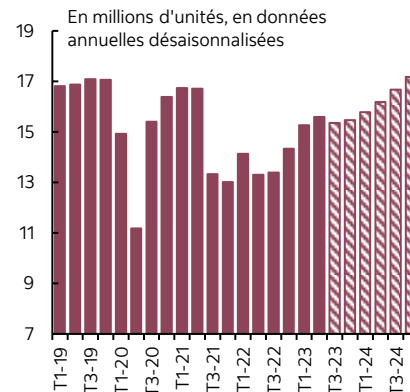
Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

Ventes de véhicules légers au Canada



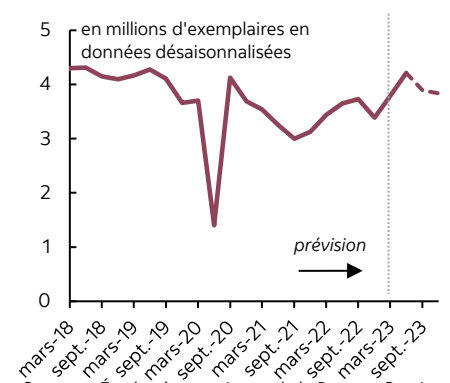
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

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 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.**

<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.