

Contributeurs

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

Graphique 1

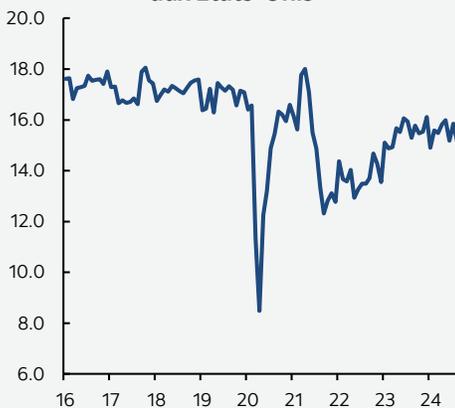
Les ventes de véhicules légers
au Canada



Sources: Études économiques de la Banque Scotia et Wards Automotive

Graphique 2

Les ventes de véhicules légers
aux États-Unis



Sources: Études économiques de la Banque Scotia et BEA.

Les ventes d'automobiles en août : Hausse des ventes de véhicules non polluants au Canada au T2 de 2024

CANADA : LES VENTES AUGMENTENT DURANT L'ÉTÉ MÊME SI LES VENTS CONTRAIRES PERDURENT

En août, les ventes d'automobiles au Canada ont perdu 1,7 % sur un mois pour s'établir à 1,73 million d'exemplaires en données désaisonnalisées et en rythme annualisé, d'après Wards Automotive (graphique 1).

En juillet, les ventes de véhicules se sont chiffrées à 1,76 million d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé), soit une hausse de 3,7 % sur un mois par rapport au récent creux désaisonnalisé de juin, alors que les ventes ont probablement été pénalisées par les pannes du logiciel CDK.

Le total des ventes non désaisonnalisées pour le T2 avait déjà été révisé à la hausse de 6,6 %, ce qui explique le volume non désaisonné sans précédent pour un même trimestre depuis le T3 de 2019. En août, la croissance des ventes sur un an s'est inscrite à 1 % (en données non désaisonnalisées) et est restée bien orientée pour un vingtième mois d'affilée. Si la croissance annuelle des ventes d'automobiles est toujours bien orientée, elle s'est par contre ralentie considérablement par rapport à la hausse de plus de 10 % sur un an dans le semestre clos en avril 2024 en raison de la ténacité des vents contraires que fait souffler l'économie.

Le récent rythme des gains d'emploi au Canada s'est ralenti durant l'été, pour s'établir à une moyenne de 6 k (en données désaisonnalisées) par mois pour le trimestre clos en août, et le taux de chômage s'est hissé à 6,6 % à l'heure où la population active continue de progresser plus rapidement que les emplois créés. Ce ralentissement du marché du travail produit l'impact le plus retentissant sur les jeunes (de 15 à 24 ans) et sur les immigrants récents.

Dans le même temps, la croissance du taux de salaire horaire moyen des employés permanents (5,5 % sur un mois en données désaisonnalisées et en rythme annualisé, mm3m) continue de surclasser l'inflation. Ces gains de salaire réels (corrégés de l'inflation) et la hausse de l'épargne des particuliers devraient étayer les dépenses de consommation intérieures.

En outre, la Banque du Canada continue d'assouplir sa politique monétaire, après avoir abaissé de 25 points de base le taux à un jour à chacune des trois dernières réunions programmées, en portant ce taux à 4,25 % à sa réunion du 4 septembre. Nous nous attendons à d'autres baisses de 50 points de base cette année et à un nouvel assouplissement en 2025.

Pour les ventes d'automobiles au Canada, nos prévisions s'établissent à 1,78 million d'exemplaires en 2024, chiffre qui passera à 1,8 million en 2025 lorsque les vents contraires que font souffler les taux d'intérêt s'apaiseront.

ÉTATS-UNIS : LES STOCKS CONTINUENT DE SE CUMULER À L'HEURE OÙ LES VENTES ÉVOLUENT TENDANCIELLEMENT EN ZIGZAG

En août aux États-Unis, les ventes d'automobiles ont fléchi de 4,5 % sur un mois à 15,1 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) pour plonger à leur plus creux depuis janvier 2024 (graphique 2).

Pour juillet, les ventes de véhicules en chiffres désaisonnalisés se sont chiffrées à 15,8 millions d'exemplaires, soit une hausse de 4,4 % sur un mois par rapport au précédent creux de juin, à l'époque au cours de laquelle les concessionnaires automobiles ont été éprouvés par les pannes du logiciel CDK. Dans l'année écoulée, les ventes de véhicules légers ont généralement évolué tendanciellement en zigzag aux États-Unis. Le rythme des ventes s'est établi à une moyenne de 15,5 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) dans les huit premiers mois de 2024, ce qui concorde avec les ventes annuelles de 2023.

Dans le même temps, les stocks continuent d'augmenter : la production nord-américaine de véhicules légers s'est redressée à 16,6 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et en rythme annualisé) au T2 de 2024, soit le rythme trimestriel le plus rapide depuis le T2 de 2019, selon Wards Automotive.

Puisque l'inflation annuelle continue de se ralentir et que le marché du travail devient mieux équilibré, on s'attend à ce que la Réserve fédérale enchaîne avec un assouplissement de son discours monétaire. Nous nous attendons à des baisses de 25 points de base du taux des fonds fédéraux, qui s'établit aujourd'hui à 5,5 %, à chacune des trois dernières réunions de politique monétaire de 2024; la Fed devrait continuer d'abaisser ses taux en 2025.

Nous prévoyons que les ventes d'automobiles aux États-Unis s'inscriront à 15,7 millions d'exemplaires en 2024 : en effet, les taux d'intérêt élevés et le ralentissement de l'activité économique font souffler des vents contraires sur la demande, qui augmentera pour s'inscrire à 16,5 millions d'exemplaires en 2025 lorsque ces vents contraires se calmeront.

RESTE DU MONDE : LE RYTHME DES VENTES S'EST RALENTI AU MILIEU DE L'ANNÉE SUR FOND DE LÉTHARGIE RÉGIONALE

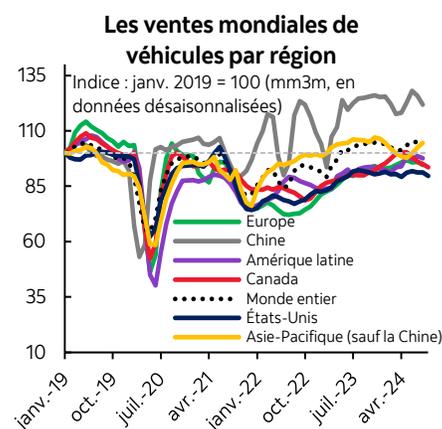
Ailleurs dans le monde, les ventes d'automobiles n'ont pas bougé en juillet (0 % sur un mois, en données désaisonnalisées) : le rythme des ventes mensuelles s'est ralenti vers la fin du T2 et a connu le calme plat au T3 de 2024 (graphique 3). En Europe de l'Ouest, les ventes désaisonnalisées de véhicules ont reculé de 1,7 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en juillet : elles ont baissé dans huit des 15 pays que nous suivons. Dans le même temps en Europe de l'Est, les ventes de véhicules ont progressé de 3,1 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en juillet : elles ont augmenté dans quatre des cinq derniers mois. En Asie Pacifique, les ventes d'automobiles ont flanché de 2,4 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en juillet : elles ont baissé pour un deuxième mois consécutif et ont atteint leur plus creux depuis février 2024, puisque les ventes désaisonnalisées se sont ralenties en Chine (-4,6 % sur un mois en données désaisonnalisées) et en Inde (-1,8 %), ce qui a été en partie effacé par la hausse des ventes au Japon (5,6 %). En juillet en Amérique latine, les ventes d'automobiles ont crû de 6,7 % sur un mois (en données désaisonnalisées) : le rythme des ventes en chiffres désaisonnalisés a augmenté dans les six pays que nous suivons. Pour les ventes mondiales d'automobiles, nous prévoyons des hausses de 2,1 % en 2024 et de 3,3 % en 2025 (graphique 4).

VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES : LE QUÉBEC PILOTE L'EXPLOSION (PASSAGÈRE?) DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NON POLLUANTS AU T2 DE 2024

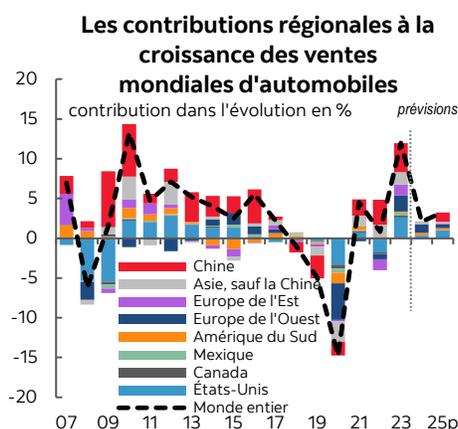
Les immatriculations de véhicules non polluants neufs, dont les véhicules électriques, dont les véhicules électriques à batterie (VEB) et les véhicules à motorisation hybride rechargeables (VMHR), ont augmenté pour ressortir à 65,7 k au T2 de 2024, soit un sommet trimestriel en volume, d'après Statistique Canada. Les VEB ont représenté près des trois quarts (73,8 % ou 48,5 k) des nouveaux véhicules non polluants, alors que les VMHR ont représenté un véhicule sur quatre voitures immatriculées (26,2 % ou 17,2 k). Les immatriculations de véhicules non polluants neufs ont bondi de 38 % par rapport au même trimestre de l'an dernier, contre une hausse de 4,6 % sur un an pour les véhicules distincts au cours de la même période. La part de marché des véhicules non polluants en pourcentage de toutes les immatriculations de véhicules neufs a donc augmenté pour s'établir à 12,9 % au T2, soit plus de 10 % pour un cinquième trimestre consécutif, ce qui porte à 12,4 % la moyenne mobile sur quatre trimestres.

La croissance des ventes nationales de véhicules non polluants a essentiellement été portée par le Québec, qui est intervenu dans plus de la moitié (33,9 k) de toutes les immatriculations de véhicules non polluants neufs au T2 (graphique 5). Dans cette province, les immatriculations de véhicules électriques à batterie et de véhicules à motorisation hybride rechargeables ont augmenté respectivement de plus de 70 % et de 50 % sur un an, ce qui représente plus du quart (26,2 %) des immatriculations de véhicules automobiles neufs de cette province au T2 : il s'agit de la plus forte part de marché parmi toutes les provinces pour lesquelles les données sont publiées. La croissance fulgurante des immatriculations de véhicules non polluants pour le Québec pourrait très bien constituer un sursaut de courte durée et passager, causé par les acheteurs qui souhaitent profiter du programme Roulez vert, pour lequel des changements planifiés ont été annoncés en mars 2024. Le budget du Québec pour l'exercice financier 2024-2025 prévoyait l'élimination de l'aide financière dans les achats de véhicules électriques : cette aide est appelée à baisser chaque année pour passer d'un maximum de 7 k\$ en 2024 à 0 \$ en 2027. En Ontario, province qui constitue le marché le plus important selon le volume total, les véhicules non polluants ont représenté 7,5 % (14,3 k) des immatriculations de véhicules neufs au T2 de 2024, ce qui représente une hausse de 6,8 % au T1 de 2024 et de 7 % au T2 de 2023. Dans le même temps en Colombie-Britannique, les immatriculations de véhicules non polluants (12,2 k) en pourcentage de l'ensemble du marché ont plongé à 19,8 %, sous la barre des 20 % pour la première fois depuis le T2 de 2023. Parmi les autres provinces pour lesquelles des données sont publiées, la part du marché des véhicules non polluants a augmenté au T2 de 2024 par rapport au T1 de 2024 dans l'Île-du-Prince-Édouard (8,7 % ou 0,2 k), au Nouveau-Brunswick (7,1 % ou 0,8 k), au Manitoba (5 % ou 0,7 k) et en Saskatchewan (2,4 % ou 0,3 k).

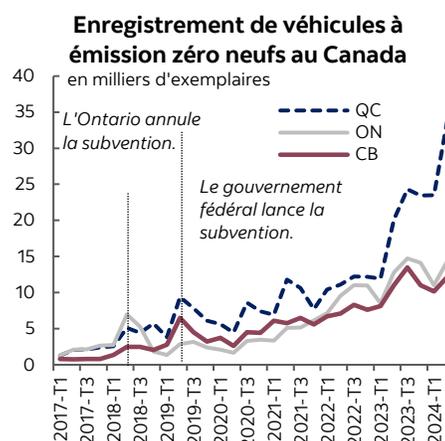
En août, le gouvernement fédéral du Canada a annoncé un plan pour mettre en œuvre une surtaxe de 100 % sur tous les véhicules électriques construits en Chine, ce qui concorde avec les tarifs douaniers américains imposés aux véhicules électriques chinois et qui passeront à 100 % le 27 septembre 2024, ainsi qu'avec les changements apportés au Programme d'incitatifs pour véhicules zéro émission (iVZE), qui limiteront les conditions d'admission à l'achat et à la location à long terme des véhicules non polluants produits au Canada ou dans les pays avec lesquels le Canada a un accord de libre-échange, dans les deux cas avec effet le 1^{er} octobre 2024. Si ces mesures visent à protéger le secteur automobile du Canada, il y a encore beaucoup de chemin à parcourir pour que le Canada atteigne sa première cible intermédiaire de ventes de 20 % de véhicules non polluants d'ici 2026, dans le parcours à franchir pour atteindre la cible de vente de 100 % des véhicules non polluants d'ici 2035.

Graphique 3

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

Graphique 4

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

Graphique 5

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

Le 17 septembre 2024

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

| | 2010-19 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024p | 2025p | Juillet 2024, en % sur un mois, en DD | Juillet 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 | 0.0 | -0.6 | 3.3 |
| Amérique du Nord | 18.7 | 17.0 | 17.6 | 16.4 | 18.5 | 18.9 | 19.7 | 4.5 | 0.0 | 3.0 |
| Canada | 1.82 | 1.54 | 1.66 | 1.52 | 1.68 | 1.78 | 1.80 | 3.7 | 6.7 | 9.5 |
| États-Unis | 15.7 | 14.5 | 14.9 | 13.8 | 15.5 | 15.7 | 16.5 | 4.4 | -1.8 | 1.5 |
| Mexique | 1.22 | 0.95 | 1.01 | 1.09 | 1.36 | 1.39 | 1.43 | 6.6 | 12.8 | 12.3 |
| Europe de l'Ouest | 13.0 | 10.7 | 10.5 | 10.0 | 11.4 | 12.2 | 12.5 | -1.7 | -0.6 | 3.1 |
| Allemagne | 3.2 | 2.9 | 2.6 | 2.7 | 2.8 | 3.1 | 3.1 | -7.4 | -2.1 | 4.3 |
| Royaume-Uni | 2.3 | 1.6 | 1.6 | 1.6 | 1.9 | 2.0 | 2.1 | 4.9 | 2.5 | 5.5 |
| Europe de l'Est | 3.3 | 2.8 | 2.8 | 1.9 | 2.8 | 2.8 | 2.9 | 3.1 | 15.2 | 29.9 |
| Russie | 2.1 | 1.5 | 1.5 | 0.6 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.8 | 42.3 | 71.1 |
| Asie | 31.9 | 30.6 | 32.7 | 35.9 | 39.4 | 39.6 | 40.7 | -2.4 | -2.6 | 1.5 |
| Chine | 19.7 | 20.1 | 21.5 | 23.6 | 26.0 | 26.0 | 26.9 | -4.6 | -5.1 | 4.5 |
| Inde | 3.3 | 2.8 | 3.6 | 4.4 | 4.7 | 4.9 | 4.9 | -1.8 | 1.4 | 5.5 |
| Japon | 5.1 | 4.6 | 4.4 | 4.2 | 4.8 | 4.8 | 4.8 | 5.6 | 6.9 | -10.5 |
| Amérique du Sud | 4.3 | 2.8 | 3.1 | 3.2 | 3.2 | 3.4 | 3.6 | 6.7 | 5.8 | 4.7 |
| Brésil | 2.91 | 1.95 | 1.98 | 1.96 | 2.18 | 2.27 | 2.38 | 3.5 | 5.5 | 13.5 |
| Chili | 0.34 | 0.26 | 0.42 | 0.43 | 0.31 | 0.33 | 0.35 | 3.0 | 8.8 | -8.1 |
| Colombie | 0.26 | 0.19 | 0.24 | 0.25 | 0.18 | 0.20 | 0.21 | 8.9 | 26.8 | -0.7 |
| Pérou | 0.16 | 0.11 | 0.16 | 0.16 | 0.16 | 0.18 | 0.19 | 5.0 | -16.9 | -13.5 |

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)

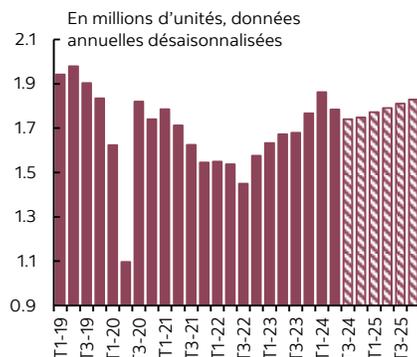
| | 2010-19 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024p | 2025p | Juin 2024, %, désaison. sur 1 mois | Juin 2024, %, non désaison. sur 12 mois | DDA 2024, %, non désaison. sur 12 mois | VÉZ* (T2 2024) % ventes de VL neufs |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------------------|---|--|-------------------------------------|
| Canada | 1,817 | 1,543 | 1,663 | 1,523 | 1,684 | 1,784 | 1,800 | | | | 12.9 |
| Provinces de l'Atlantique | 134 | 109 | 119 | 105 | 115 | 121 | 122 | -11.5 | 2.4 | 18.2 | -- |
| Provinces du centre | 1,179 | 1,030 | 1,070 | 1,014 | 1,132 | 1,153 | 1,164 | -8.0 | -1.6 | 11.0 | 15.1 |
| Québec | 441 | 378 | 404 | 372 | 412 | 422 | 426 | -12.0 | -1.6 | 15.4 | 26.2 |
| Ontario | 738 | 653 | 665 | 642 | 720 | 732 | 739 | -5.6 | -1.6 | 8.5 | 7.5 |
| Provinces de l'Ouest | 548 | 453 | 487 | 454 | 509 | 510 | 514 | -7.5 | -0.1 | 9.3 | -- |
| Manitoba | 56 | 47 | 49 | 46 | 50 | 52 | 52 | -2.0 | 22.0 | 17.1 | 5.0 |
| Saskatchewan | 54 | 42 | 43 | 42 | 45 | 46 | 46 | -6.5 | 13.7 | 17.4 | 2.4 |
| Alberta | 239 | 184 | 196 | 184 | 210 | 207 | 209 | -9.0 | -1.9 | 7.6 | -- |
| Colombie-Britannique** | 199 | 179 | 199 | 182 | 205 | 205 | 207 | -7.7 | -5.7 | 7.4 | 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.

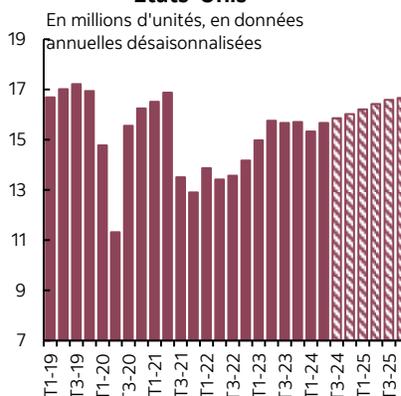
Les perspectives trimestrielles du secteur de l’automobile en Amérique du Nord

Ventes de véhicules légers au Canada



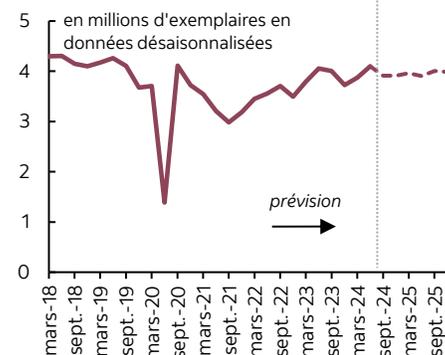
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Ventes de véhicules légers au 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 | 15.8 | 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 | 10.5 | 10.5 |
| Mexique | 3.2 | 3.0 | 2.9 | 3.3 | 3.7 | 3.9 | 3.9 |

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.