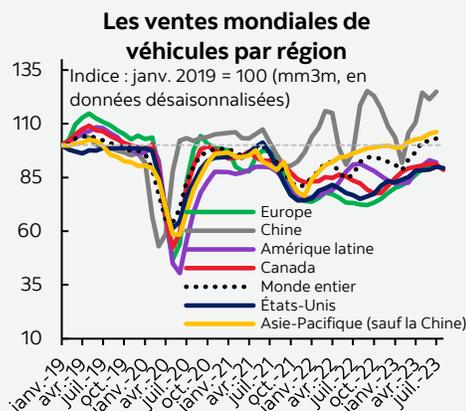


**Contributeurs**

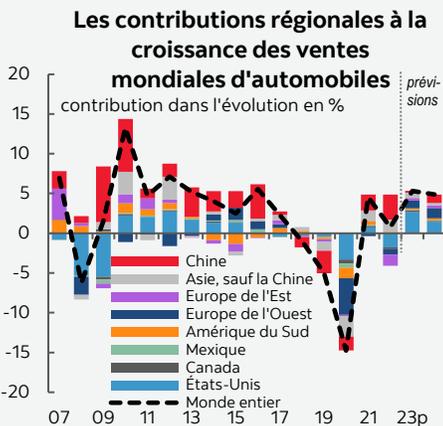
**John Fanjoy**  
économiste  
Études économiques de la Banque Scotia  
416.866.4735  
[john.fanjoy@scotiabank.com](mailto:john.fanjoy@scotiabank.com)

**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 juillet : Les taux de financement rebondissent

### CANADA : TOUTES SORTES DE VENTS CONTRAIRES CONTINUENT DE PESER SUR LES VENTES

En juillet, les ventes d'automobiles au Canada ont perdu 2,2 % (en données désaisonnalisées) pour progresser au rythme de 1,57 million d'exemplaires en chiffres désaisonnalisés et annualisés selon Wards Automotive. Cette deuxième baisse mensuelle désaisonnalisée consécutive a porté le rythme des ventes annualisées à moins de 1,6 million d'exemplaires en données désaisonnalisées et en rythme annualisé pour la première fois cette année; il s'agit du rythme le plus lent depuis octobre 2022, soit des ventes de 1,52 million d'exemplaires en données désaisonnalisées et en rythme annualisé. Le prix moyen des véhicules neufs au Canada s'est hissé à plus de 66 000 \$ en juin d'après l'indice des prix AutoHebdo, ce qui représente des hausses respectives de 20 % et de 40 % par rapport à la même période en 2022 et en 2021. Cette forte hausse relative des prix des véhicules dépasse largement la moyenne des gains de salaires horaires des employés permanents pour la même période, même si les marchés du travail se sont révélés exceptionnellement résilients. Outre ces prix élevés, la moyenne du taux du crédit automobile sur les voitures neuves est supérieure à 7 % pour la période comprise entre octobre 2022 et mai 2023, ce qui pèse encore plus lourdement sur le pouvoir d'achat et le moral des consommateurs. Puisque la Banque du Canada prévoit de laisser inchangé, à 5,00 % jusqu'à la fin de l'année, le taux à un jour et de ne pas commencer à abaisser les taux avant le T2 de 2024, les frais des financements sont appelés à rester élevés à court terme. Les prix et les frais de financement élevés, ainsi que l'offre toujours aussi limitée continuent de peser, dans le court terme, sur les ventes de véhicules neufs. Nous prévoyons en 2023, pour les ventes de véhicules au Canada, 1,67 million d'exemplaires, et nous nous attendons à ce que ces ventes bondissent à 1,75 million d'exemplaires en 2024, lorsque les pressions exercées sur les stocks et sur les taux d'intérêt s'apaiseront, grâce à la progression de la demande refoulée par rapport à la vétusté du stock de véhicules et à la croissance fulgurante de la population.

### ÉTATS-UNIS : AMÉLIORATION DE L'OFFRE MASQUÉE PAR LES TAUX DE FINANCEMENT ÉLEVÉS

Aux États-Unis, les ventes d'automobiles sont restées stables en juillet, à 15,7 millions d'exemplaires en données désaisonnalisées et en rythme annualisé, ce qui donne une hausse de 0,5 % (en données désaisonnalisées) par rapport au mois précédent. Les ventes de véhicules neufs poursuivent leur reprise tendancielle générale; or, les ventes comptabilisées depuis le début de l'année continuent d'accuser une baisse de -8,7 % (en chiffres non désaisonnalisés) par rapport aux sept premiers mois de 2019. Dans la colonne de l'offre, les facteurs s'améliorent : en Amérique du Nord, la production de véhicules légers s'est chiffrée à une moyenne de 17,1 millions d'exemplaires en données désaisonnalisées et en rythme annualisé au T2 de 2023; il s'agit du rythme trimestriel le plus élevé depuis le T2 de 2019. Toutefois, même si la production a repris son rythme pré-pandémique, il faudra du temps pour reconstituer les stocks, qui sont actuellement faibles, et apaiser complètement les pressions qui s'exercent sur l'offre. Dans le même temps, la Réserve fédérale américaine a haussé à 5,50 % la limite supérieure de la fourchette des taux des fonds fédéraux à sa réunion sur les taux directeurs en juillet. Puisque ces taux directeurs sont anticipés dans les taux du marché, le taux moyen du crédit automobile sur les voitures neuves a enchaîné une onzième hausse mensuelle consécutive, pour atteindre 7,47 % en juillet, soit un sommet depuis mai 2009, dans la foulée de la Crise financière mondiale. Nous ne nous attendons pas à ce que la Fed commence à abaisser les taux directeurs avant le T2 de 2024, ce qui explique que les frais de financement resteront probablement élevés dans le court terme. La résilience du marché du travail étaye les gains de l'emploi et des salaires : le marché du travail s'est enrichi de presque 8,5 millions de postes à pourvoir d'après les données JOLTS de juin, ce qui donne 1,4 poste à pourvoir par chômeur, par rapport au ratio moyen de 1,1 en 2019. Nous nous attendons à ce qu'aux États-Unis, il se vende 15,5 millions d'exemplaires en 2023 malgré les contraintes de l'offre et des stocks, et à ce que les ventes s'établissent à 16,6 millions d'exemplaires en 2024.

### LES VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : CROISSANCE INÉGALE AU S1 DE 2023

Les ventes mondiales d'automobiles ont inscrit, à la fin du T2 de 2023, un rythme de croissance des ventes désaisonnalisés positif dans l'ensemble de l'Amérique latine, de l'Asie-Pacifique et de l'Europe à l'échelle régionale (graphique 1). C'est en Europe que les ventes du premier semestre de 2023 ont été les plus vigoureuses en pourcentage : elles ont gagné 18 % depuis le début de l'année (en chiffres non désaisonnalisés) par rapport au premier semestre de 2022, ce qui est toutefois essentiellement attribuable au fait que les ventes accusent toujours une baisse de près de 25 % sur les niveaux de 2019 et qu'elles ont le plus de terrain à rattraper parmi les quatre régions visées. En Asie-Pacifique, les ventes d'automobiles ont crû de 9,6 % depuis le début de l'année (en chiffres non

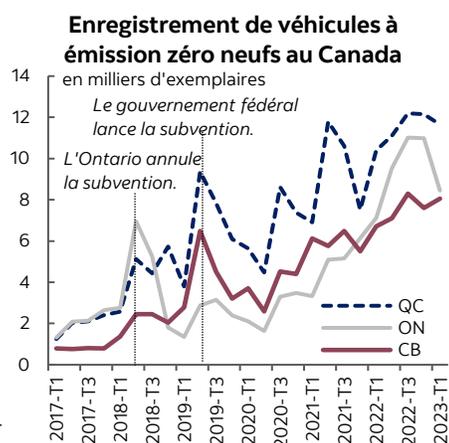
désaisonnalisés) par rapport à 2022 et ont augmenté de 7,9 % depuis le début de l'année (en chiffres non désaisonnalisés) par rapport aux ventes de 2019. La reprise des ventes de véhicules est en grande partie attribuable à la Chine et à l'Inde, soit les plus grands marchés de l'Asie-Pacifique hors du Japon, qui ont progressé respectivement de 11 % et de 21 % (en chiffres non désaisonnalisés) par rapport aux ventes de 2019. Dans le même temps, les ventes d'automobiles au Japon ont cédé -11 % depuis le début de l'année (en chiffres non désaisonnalisés) par rapport aux niveaux de 2019. La reprise des ventes d'automobiles en Amérique latine a été inégale : les ventes ont bondi de 1,3 % depuis le début de l'année (en chiffres non désaisonnalisés) par rapport à 2022; elles accusent toutefois une baisse de presque 20 % sur les ventes de 2019 à l'échelle régionale. Si les ventes ont atteint les chiffres prépandémiques en Argentine et au Pérou et qu'elles accusent une baisse de -2 % au Mexique, elles comptabilisent toujours une baisse de 25 % sur les niveaux de 2019 pour le Brésil et la Colombie et de 15 % sur les niveaux de 2019 pour le Chili. Dans nos prévisions mondiales sur les ventes d'automobiles, nous nous attendons à ce que les ventes de véhicules augmentent de 5,3 % en 2023 et de 4,9 % en 2024 (graphique 2).

### LES VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES AU CANADA : LA BAISSÉ DES VENTES DE VEB PARTIELLEMENT COMPENSÉE PAR LES VENTES DE VHR AU T1 DE 2023

**Les ventes de véhicules électriques (VE) au Canada ont manqué de souffle au premier trimestre de 2023 : elles interviennent pour 8,6 % dans l'ensemble des ventes de véhicules.** Puisque les ventes de VE ont perdu

9,6 % dans le trimestre précédent et qu'elles s'inscrivent à un peu plus de 8,2 % de l'ensemble des immatriculations de véhicules automobiles neufs en 2022, il y a encore beaucoup de chemin à parcourir pour atteindre les cibles de ventes intermédiaires de véhicules zéro émission, soit 20 % en 2026 et 100 % en 2035. La moindre part des ventes de VE au T1 s'explique par une baisse de 14,3 % sur un trimestre dans les ventes de VE à batterie (VEB), compensée en partie par une augmentation de 19,7 % sur un trimestre des ventes de véhicules hybrides rechargeables (VHR). L'Ontario, soit la première province pour les ventes de véhicules, a accusé une baisse de presque 30 % des ventes de VE à batterie, ce qui explique que les ventes de véhicules zéro émission représentent à peine 5,9 % de l'ensemble des ventes de véhicules à moteur neufs au T1 de 2023, soit une baisse sur les 8,1 % atteints au T4 de 2022. Au Québec, la hausse de 19,8 % sur un trimestre des ventes de véhicules hybrides rechargeables, de concert avec la baisse de 7,8 % sur un trimestre du nombre total de véhicules vendus, explique que la part des véhicules à zéro émission se soit hissée à 14,5 % au T1 de 2023, contre 13,9 % dans le trimestre précédent. En Colombie-Britannique, les immatriculations de véhicules électriques à batterie neufs et de véhicules hybrides rechargeables ont augmenté respectivement de 2,6 % sur un trimestre et de 23,4 %, même si elles ont été éclipsées par la hausse du total des ventes, ce qui explique que la part des nouveaux véhicules à zéro émission ait chuté à 17,9 % contre 18,6 % au T4 (graphique 3). Le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) du Canada plafonne à 65 000 \$ le critère d'admission incitatif pour les voitures particulières dont le PDSF peut atteindre 65 000 \$, et à 70 000 \$ pour les camions légers et les véhicules de taille comparable. Puisque le prix moyen du véhicule neuf a été supérieur à 66 000 \$ en juin d'après l'indice des prix AutoHebdo, la hausse des prix des véhicules viendra limiter le choix des véhicules donnant droit à ce programme d'incitatifs et fera probablement souffler, à moyen terme, des vents contraires sur les efforts menés pour atteindre, d'ici 2035, la cible de ventes de 100 % des véhicules à zéro émission au Canada. Dans le même temps, les stocks toujours aussi limités et les coûts élevés du financement font souffler des vents contraires à court terme dans une conjoncture de demande refoulée.

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	Juin 2023, en % sur un mois, en DD	Juin 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>70.8</b>	<b>74.3</b>	<b>-1.8</b>	<b>10.7</b>	<b>11.6</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>18.4</b>	<b>19.5</b>	<b>2.9</b>	<b>18.8</b>	<b>10.7</b>
Canada	1.82	1.92	1.54	1.66	1.52	1.67	1.75	-7.4	8.1	7.6
États-Unis	15.7	17.0	14.5	14.9	13.8	15.5	16.6	4.0	19.7	12.8
Mexique	1.22	1.32	0.95	1.01	1.09	1.16	1.23	4.3	25.7	21.3
<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>-3.0</b>	<b>19.5</b>	<b>17.8</b>
Allemagne	3.2	3.6	2.9	2.6	2.7	2.8	3.0	-0.7	24.8	12.8
Royaume-Uni	2.3	2.3	1.6	1.6	1.6	1.7	1.9	0.0	25.8	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>0.7</b>	<b>59.3</b>	<b>18.8</b>
Russie	2.1	1.7	1.5	1.5	0.6	0.7	0.8	28.2	214.7	-6.1
<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>-4.1</b>	<b>3.3</b>	<b>9.6</b>
Chine	19.7	21.4	20.1	21.5	23.6	23.7	24.5	-2.4	2.1	8.9
Inde	3.3	3.6	2.8	3.6	4.4	4.4	4.4	-15.2	-13.1	6.2
Japon	5.1	5.2	4.6	4.4	4.2	4.6	4.7	0.1	19.8	17.5
<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>3.5</b>	<b>0.0</b>	<b>1.3</b>
Bésil	2.91	2.67	1.95	1.98	1.96	2.00	2.10	6.7	8.6	9.6
Chili	0.34	0.37	0.26	0.42	0.43	0.45	0.47	-8.4	-37.4	-28.4
Colombie	0.26	0.26	0.19	0.24	0.25	0.27	0.29	-9.9	-37.3	-26.8
Pérou	0.16	0.15	0.11	0.16	0.16	0.17	0.18	-1.7	6.7	8.3

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)

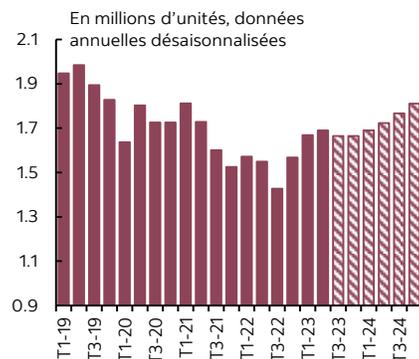
	2010-19	2019	2020	2021	2022	2023p	2024p	Mai 2023, %, désaison. sur 1 mois	Mai 2023, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2023, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (T1 2023) % ventes de VL neufs
<b>Canada</b>	<b>1,817</b>	<b>1,920</b>	<b>1,543</b>	<b>1,663</b>	<b>1,523</b>	<b>1,672</b>	<b>1,748</b>				<b>8.6</b>
<b>Provinces de l'Atlantique</b>	<b>134</b>	<b>131</b>	<b>109</b>	<b>119</b>	<b>105</b>	<b>111</b>	<b>119</b>	<b>3.8</b>	<b>15.6</b>	<b>5.1</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>1,095</b>	<b>1,132</b>	<b>9.0</b>	<b>24.1</b>	<b>8.9</b>	<b>9.0</b>
Québec	441	455	378	404	369	395	410	10.5	22.9	4.4	14.5
Ontario	738	848	653	665	635	700	722	8.2	24.8	11.6	5.9
<b>Provinces de l'Ouest</b>	<b>548</b>	<b>545</b>	<b>453</b>	<b>487</b>	<b>449</b>	<b>468</b>	<b>497</b>	<b>14.7</b>	<b>20.6</b>	<b>7.1</b>	<b>--</b>
Manitoba	56	58	47	49	45	47	50	7.6	-9.0	3.9	2.7
Saskatchewan	54	49	42	43	41	42	45	10.5	20.1	2.7	1.7
Alberta	239	223	184	196	182	192	202	18.9	30.6	10.0	--
Colombie-Britannique**	199	216	179	199	181	187	200	13.0	20.5	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.

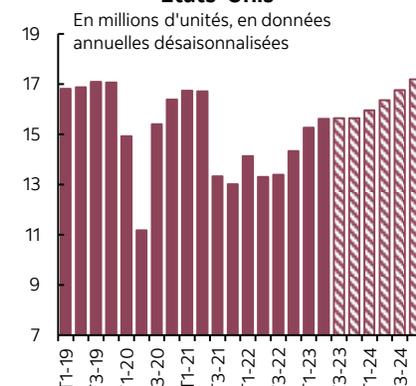
Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

Ventes de véhicules légers au Canada



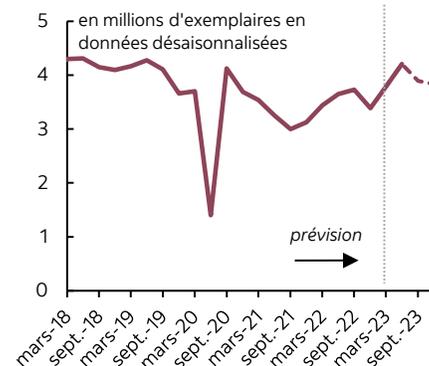
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

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.