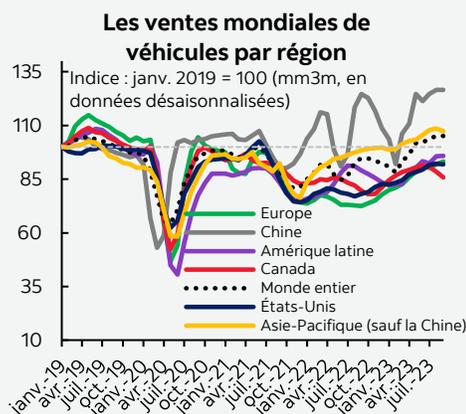


**Contributeurs**

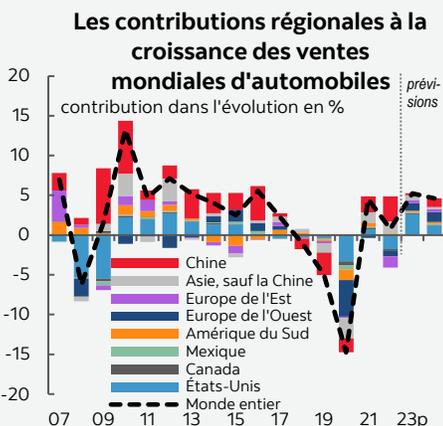
**John Fanjoy**  
Économiste  
Études économiques de la Banque Scotia  
416.866.4735  
[john.fanjoy@scotiabank.com](mailto:john.fanjoy@scotiabank.com)

**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 septembre : Perte de vitesse durant l'été

## CANADA : LES VENTES D'AUTOMOBILES SE SONT RALENTIES DURANT L'ÉTÉ

**En septembre, les ventes d'automobiles au Canada ont été au point mort, à 1,59 million d'exemplaires (0,2 % sur un mois) en données désaisonnalisées et annualisées.** Plus léthargique qu'auparavant, les ventes saisonnières de juillet se sont enchaînées avec une légère amélioration dans les deux mois suivants, ce qui explique la baisse des ventes de 5,8 % sur un trimestre (en données désaisonnalisées) à 1,58 million d'exemplaires (en données désaisonnalisées et annualisées) au T3 de 2023. Il s'agissait de la première contraction trimestrielle des ventes d'automobiles désaisonnalisées depuis le T3 de 2022, trimestre au cours duquel elle avait perdu 6,4 % sur un trimestre (en données désaisonnalisées). Le rythme des ventes d'automobiles s'est ralenti par rapport au récent pic de la fin du printemps et du début de l'été, parce que la hausse des prix des véhicules et les taux de financement élevés continuent de peser sur l'abordabilité des voitures. Le prix moyen des voitures a franchi la barre des 66 000 \$ en juin, soit une hausse de 21,3 % sur un an, selon l'indice des prix AutoHebdo.net, pendant que le taux d'intérêt moyen sur le crédit automobile canadien fluctuait dans la fourchette de 7,50 % à 8,00 % depuis novembre 2022. Les marchés du travail toujours aussi tendus continuent de favoriser les consommateurs canadiens grâce à l'augmentation des gains de salaire horaire moyen de 10,3 % sur un mois (en données désaisonnalisées et annualisées) selon une moyenne mobile sur trois mois (mm3m) alors que le taux de chômage est resté stable à 5,5 % (en données désaisonnalisées) pour le troisième mois consécutif en septembre. Pour ce qui est des facteurs de l'offre canadienne, Unifor a conclu de nouveaux accords de trois ans avec Ford et General Motors, qui ont tous deux été ratifiés par les membres de leur syndicat, et s'est entendue sur un pacte provisoire avec Fiat Chrysler Automobiles. Nos prévisions pour les ventes d'automobiles au Canada se chiffrent à 1,63 million d'exemplaires en 2023; les ventes devraient se hisser à 1,71 million d'exemplaires en 2024, grâce à la demande refoulée par rapport au vieillissement du parc automobile et à la croissance de la population à l'heure où les vents contraires s'apaisent.

## ÉTATS-UNIS : ÉTÉ STABLE APRÈS LES CONSTITUANTES SAISONNIÈRES RÉVISÉES

**En septembre, les ventes d'automobiles aux États-Unis ont crû de 2,1 % sur un mois (en données désaisonnalisées) pour se chiffrer à 15,7 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et annualisées), après avoir enchaîné deux baisses mensuelles.** On a recalculé les facteurs saisonniers des ventes unitaires de véhicules automobiles produites par le Comité de la Réserve fédérale, ce qui s'est répercuté sur les données remontant à janvier 2018. Ainsi, les ventes d'automobiles aux États-Unis se sont établies à une moyenne de 15,6 exemplaires (en données désaisonnalisées et annualisées) au T3 (-0,6 % sur un trimestre) en raison des révisions à la hausse, ce qui a donné lieu à la première contraction trimestrielle depuis le T2 de 2022 (-3,3 % sur un trimestre). Le nouveau taux du crédit automobile sur 48 mois aux États-Unis a moyenné à 7,4 % au T3 de 2023, soit son plus haut depuis le milieu de 2009, parce que la Réserve fédérale a haussé à 5,50 % en juillet la limite supérieure de son taux directeur. Les « pointillés » de la Synthèse des projections économiques de la réunion de septembre sur les taux directeurs laissent entendre que les membres du FOMC s'attendent à ce qu'une autre hausse de 25 points de base soit de mise compte tenu de l'information disponible alors. Puisque l'inflation fondamentale est toujours aussi tenace, à une moyenne de 4,4 % sur un an (en données non désaisonnalisées) au T3, avec une progression de 3,1 % sur un mois (en données désaisonnalisées et annualisées et selon une mm3m), ce qui est supérieur à la cible de 2 % pour l'inflation de synthèse, le taux directeur de la Fed est appelé à rester élevé à court terme, ce qui continuera de peser sur les taux de financement des voitures. Les négociations en cours entre le syndicat des United Auto Workers (UAW) et les Trois Grands de Détroit (Ford, General Motors et Stellantis) continuent de percuter les facteurs de l'offre. En Amérique du Nord, la production de véhicules légers s'est chiffrée à une moyenne de 16,1 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et annualisées) dans les trois mois terminés en août. À l'heure où le syndicat des United Auto Workers entend étendre sa grève entamée il y a à peine un mois, le 15 septembre, les contingentements prolongés de la production sur fond de stocks anémiques sont appelés à peser sur les ventes de véhicules à court terme. Les prévisions pour les ventes d'automobiles aux États-Unis ne bougent pas pour 2023 à 15,5 millions d'exemplaires et se relèvent à 16,4 millions d'exemplaires en 2024, lorsque les pressions exercées par l'inflation et par les taux d'intérêt se calmeront.

## LES VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : PERTE DE VITESSE DANS TOUTES LES RÉGIONS

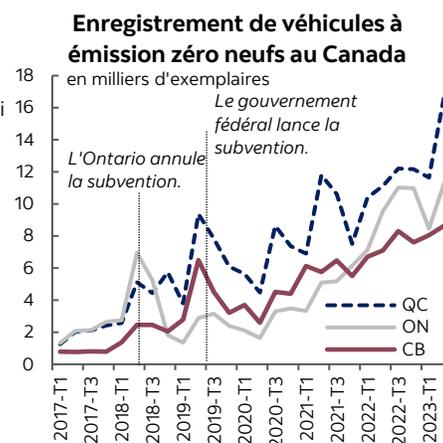
**En août, les ventes d'automobiles mondiales ont été contrastées parmi les différentes régions; toutefois, elles ont progressé en chiffres nets de 2,3 % sur un mois (en données désaisonnalisées) (graphique 1).** Les ventes de véhicules ont généralement augmenté dans la région de l'Asie-Pacifique (4,8 % sur un mois, en données désaisonnalisées) parce que la progression des ventes en Chine (6,1 %) et au Japon (5,7 %) a largement masqué les baisses comptabilisées en Inde (-0,8 %) et en Indonésie (-6,7 %), même si la progression s'est ralentie dans les derniers mois. En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles ont bondi de 5,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées) : elles ont augmenté dans 10 des 15 pays couverts et inscrit des hausses

remarquables en France (5,9 %), en Allemagne (16,2 %) et en Italie (3,0 %), même si elles ont baissé au Royaume-Uni (-1,9 %), alors que les ventes dans l'ensemble de la région sont restées stables dans les derniers mois sur une moyenne mobile de trois mois. Dans le même temps, en Amérique latine, les ventes automobiles ont plongé de 6,4 % sur un mois (en données désaisonnalisées) après avoir enchaîné trois mois consécutifs de croissance; elles se sont contractées en Argentine (-7,2 %), au Brésil (-12,6 %), au Mexique (-1,4 %) et au Pérou (-4,9 %), alors qu'elles ont augmenté au Chili (15,4 %) et en Colombie (10,6 %), en inversant partiellement le ralentissement des ventes des deux mois précédents. D'après nos prévisions, les ventes mondiales automobiles progressent de 5,2 % en 2023 et devraient augmenter de 4,6 % en 2024 (graphique 2).

### LES VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES AU CANADA : FREINAGE DES PROGRÈS ACCOMPLIS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS DE VENTES PROVISOIRES DE VZE

Il y a encore énormément de progrès à accomplir dans la réalisation des objectifs du Canada dans la vente des véhicules zéro émission (VZE). Les ventes récentes de véhicules électriques (VE) au Canada en pourcentage de l'ensemble des immatriculations de véhicules automobiles nouvelles sont restées stables, à 8,6 % au T2 et au S1 de 2023, ce qui n'a presque pas bougé depuis le T3 de 2022 (8,7 %). Le premier objectif provisoire du Canada fixe une exigence d'une part d'au moins 20 % de VZE dans les ventes de nouveaux véhicules utilitaires légers d'ici 2026 et représente une étape dans la réalisation de l'objectif de ventes constituées à 100 % de VZE d'ici 2035. Pour atteindre ce premier objectif provisoire, il faudrait que les ventes de VE doublent par rapport au chiffre comptabilisé dans les quatre trimestres clos au T2 de 2023, en veillant à ce que le total des ventes ne change pas. En Ontario, qui constitue le premier marché provincial du Canada pour les ventes totales de véhicules, seulement 6,2 % des nouvelles immatriculations de véhicules automobiles ont porté sur des VE, même si ces véhicules représentent plus d'un véhicule sur quatre (28,2 %) des ventes nationales de VE (graphique 3). Par contre, un peu plus de deux nouveaux VE sur cinq (41,7 %) ont été immatriculés au Québec, deuxième grand marché pour le volume, ce qui représente 14,7 % du total des véhicules neufs vendus dans cette province. Dans le même temps, parmi tous les nouveaux VE, un véhicule sur cinq (21,5 %) a été immatriculé en Colombie-Britannique, ce qui représente 15,2 % des nouveaux véhicules automobiles immatriculés dans cette province et qui explique que la Colombie-Britannique soit la province qui est la plus proche d'atteindre le premier objectif provisoire des ventes au Canada. L'abordabilité des véhicules continuera probablement de faire souffler des vents contraires sur les ventes de VE au Canada à court terme; or, elle risque de constituer une contrainte majeure, comme nous l'avons vu dans un [récent rapport des Études économiques de la Banque Scotia](#). Si les taux de financement élevés sont appelés à faire souffler des vents contraires, à court terme, sur les ventes de VE, le maintien du statu quo dans la production des véhicules que les consommateurs veulent aujourd'hui pourrait limiter l'abordabilité des VZE et augmente le risque de ne pas réaliser les objectifs de porter les ventes de VZE à 100 % des véhicules dans un peu plus d'une dizaine d'années.

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	Août 2023, en % sur un mois, en DD	Août 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>70.7</b>	<b>74.0</b>	<b>2.3</b>	<b>13.0</b>	<b>11.4</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>18.3</b>	<b>19.3</b>	<b>-3.2</b>	<b>16.6</b>	<b>11.8</b>
Canada	1.82	1.92	1.54	1.66	1.52	1.63	1.71	0.9	10.8	7.5
États-Unis	15.7	17.0	14.5	14.9	13.8	15.5	16.4	-3.7	16.6	13.6
Mexique	1.22	1.32	0.95	1.01	1.09	1.16	1.23	-1.4	25.0	23.2
<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>5.8</b>	<b>22.8</b>	<b>18.3</b>
Allemagne	3.2	3.6	2.9	2.6	2.7	2.8	3.0	16.2	37.3	16.5
Royaume-Uni	2.3	2.3	1.6	1.6	1.6	1.7	1.9	-1.9	24.4	20.0
<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>2.2</b>	<b>82.5</b>	<b>33.7</b>
Russie	2.1	1.7	1.5	1.5	0.6	0.7	0.8	6.7	166.9	28.5
<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>4.8</b>	<b>8.1</b>	<b>8.2</b>
Chine	19.7	21.4	20.1	21.5	23.6	23.7	24.5	6.1	6.9	6.8
Inde	3.3	3.6	2.8	3.6	4.4	4.4	4.4	-0.8	12.4	8.9
Japon	5.1	5.2	4.6	4.4	4.2	4.6	4.7	5.7	17.3	16.3
<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>-8.4</b>	<b>-3.5</b>	<b>1.6</b>
Bésil	2.91	2.67	1.95	1.98	1.96	2.00	2.10	-12.6	1.3	10.7
Chili	0.34	0.37	0.26	0.42	0.43	0.45	0.47	15.4	-19.1	-28.8
Colombie	0.26	0.26	0.19	0.24	0.25	0.27	0.29	10.6	-37.9	-30.6
Pérou	0.16	0.15	0.11	0.16	0.16	0.17	0.18	-4.9	12.5	9.1

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)

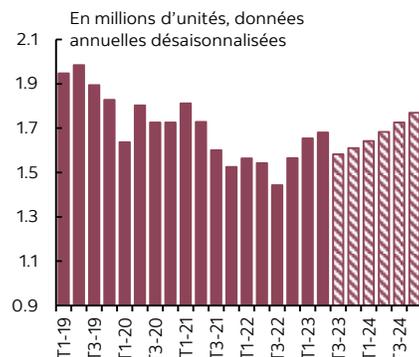
	2010-19	2019	2020	2021	2022	2023p	2024p	Juillet 2023, %, désaison. sur 1 mois	Juillet 2023, %, non désaison. sur	DDA 2023, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (T2 2023) % ventes de VL neufs
<b>Canada</b>	<b>1,817</b>	<b>1,920</b>	<b>1,543</b>	<b>1,663</b>	<b>1,523</b>	<b>1,632</b>	<b>1,705</b>				<b>8.6</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>115</b>	<b>-11.5</b>	<b>-2.3</b>	<b>4.3</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>1,105</b>	<b>-4.3</b>	<b>12.0</b>	<b>10.1</b>	<b>9.5</b>
Québec	441	455	378	404	369	385	400	-5.1	12.2	7.3	14.7
Ontario	738	848	653	665	635	690	705	-3.8	11.8	11.7	6.2
<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>484</b>	<b>-2.6</b>	<b>7.0</b>	<b>6.8</b>	<b>--</b>
Manitoba	56	58	47	49	45	47	50	7.0	12.0	4.0	3.1
Saskatchewan	54	49	42	43	41	42	43	-0.9	-2.9	0.0	2.1
Alberta	239	223	184	196	182	186	197	-6.1	2.3	8.6	--
Colombie-Britannique**	199	216	179	199	181	185	194	-1.5	13.0	7.3	15.2

\*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.

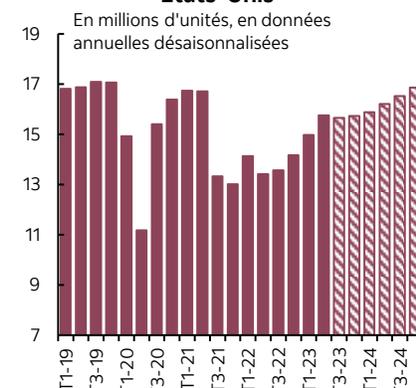
Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

Ventes de véhicules légers au Canada



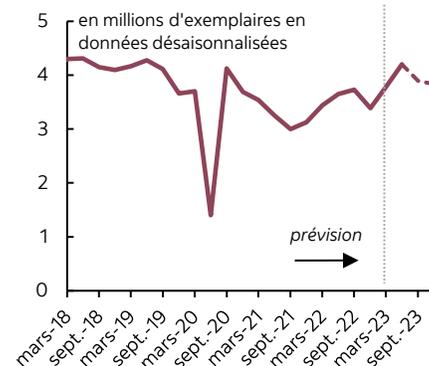
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

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.