

Les ventes d'automobiles s'accroissent mondialement, malgré un léger ralentissement dans les marchés émergents

- Les ventes mondiales d'automobiles se sont fortement accélérées au premier semestre de 2018 grâce à de solides gains dans les économies émergentes et à des ventes meilleures qu'attendu aux États-Unis.
- Le Canada et les États-Unis continuent de frôler des records et ne devraient se ralentir que légèrement en 2018, parce que la croissance de la consommation des ménages se modère et que les gains des effets de base font marche arrière aux États-Unis.
- Certaines économies émergentes commencent à se fissurer. En Chine, la menace d'une escalade du protectionnisme américain porte un dur coup au marché automobile, alors qu'au Brésil et en Argentine, les achats de véhicules ont été ralentis, ces derniers mois, par un freinage de la croissance économique.
- Dans le cœur de l'Europe, les achats d'automobiles sont contrastés : la croissance est vigoureuse en France, en Allemagne et en Espagne; les ventes baissent au Royaume-Uni et en Italie parce que l'incertitude politique émousse la confiance des ménages.

CANADA ET ÉTATS-UNIS : DES VENTES LÉGÈREMENT INFÉRIEURES AUX RECORDS

Au Canada et aux États-Unis, les ventes de véhicules ont continué de suivre une trajectoire en légère baisse au premier semestre de 2018, de concert avec un ralentissement de la croissance de la consommation des ménages; toutefois, dans ces deux pays, les ventes devraient quand même finir 2018 en frôlant leurs records de 2017 et de 2016. Au Canada, les volumes de ventes de voitures ont perdu 1,1 % sur un an en juin, ce qui représente une baisse mineure de 0,2 % sur un an depuis le début de l'année. Aux États-Unis, les achats d'automobiles ont gagné 4,7 % sur un an en juin, ce qui représente une hausse cumulative (depuis le début de l'année) de 1,1 % sur un an. Toutefois, l'augmentation sur un an jusqu'à maintenant en 2018 est le résultat de la léthargie des ventes d'automobiles au premier semestre de 2017 en raison des ventes médiocres de voitures destinées aux parcs automobiles. Cette baisse a été compensée, sur le reste de l'année, par un regain de la demande de voitures en raison du remplacement des véhicules dans la foulée des dégâts causés par l'ouragan. Pour de plus amples renseignements sur les ventes dans l'ensemble du Canada et des États-Unis, veuillez consulter le [rapport du 6 juillet sur le Marché mondial de l'automobile](#).

PROVINCES CANADIENNES : L'ACCÉLÉRATION EN ONTARIO MASQUE LE RALENTISSEMENT DANS L'OUEST

En Ontario, et dans une moindre mesure au Québec, l'accélération des ventes d'automobiles a permis d'éviter un recul généralisé sur l'ensemble du Canada après une brusque contraction dans les provinces de l'Ouest au premier semestre de 2018. En Ontario, les ventes de véhicules ont monté de 1,9 % sur un an depuis le début de 2018, puisque l'emploi dans cette province a progressé de 2,2 % sur un an en juin; il s'agit de la plus forte augmentation parmi les provinces après l'Île-du-Prince-Édouard, qui a inscrit une hausse de 2,4 % sur un an.

Les Britannico-Colombiens ont modéré le rythme de leurs dépenses au premier semestre de 2018 en raison d'un ralentissement sur les marchés du travail, ce qui explique la baisse de 2,5 % sur un an des volumes de ventes depuis le début de l'année. Même si en Colombie-Britannique, l'emploi a progressé de 3,7 % en 2017, la croissance annuelle de l'emploi s'est ralentie en 2018 et s'est même contractée de 0,8 % sur un an en juin; cette baisse est particulièrement prononcée dans le secteur des services financiers et de l'immobilier, là où l'emploi a régressé de 10 % sur un an en juin, probablement en réaction au ralentissement du marché immobilier dans la foulée du durcissement des normes d'emprunt hypothécaire. En Saskatchewan et en Alberta, la croissance des ventes de voitures a décroché par rapport aux

RENSEIGNEMENTS

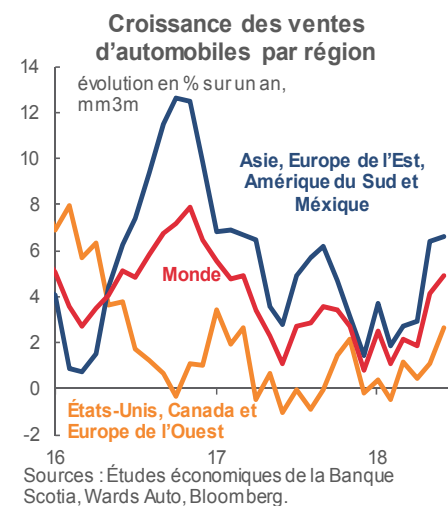
Juan Manuel Herrera

416.866.6781

Études économiques de la Banque Scotia

juanmanuel.herrera@scotiabank.com

Graphique : 1



solides résultats comptabilisés en 2017 grâce à la reprise des cours des produits de base et au remplacement des véhicules dans la foulée des incendies forestiers de Fort McMurray, ce qui a fait chuter les ventes de 10,3 % sur un an et de 3,2 % sur un an respectivement depuis le début de 2018.

Les ventes destinées aux parcs automobiles compensent la baisse des volumes des ventes au détail au Canada depuis le début de 2018. Cependant, l'accroissement de l'activité sur le marché des parcs automobiles est porté par une hausse anormale des livraisons au Manitoba, où les ventes destinées aux parcs automobiles ont bondi de 225 % sur un an depuis le début de l'année; presque tous les gains ont été attribuables au même constructeur automobile. En excluant le marché du Manitoba, les ventes destinées aux parcs automobiles ont baissé de 3,2 % sur un an depuis le début de l'année pour l'ensemble du Canada, ce qui représente environ 10 fois le déclin de 0,3 % sur un an dans les ventes au détail. Les achats au détail n'ont augmenté qu'en Ontario au premier semestre de 2018. Dans cette province, la croissance de la consommation des ménages reste relativement saine, bien qu'elle soit plus faible que l'an dernier, malgré une météo anormalement inclémentaire dans les premiers mois de l'année et un refroidissement temporaire du marché immobilier ontarien.

MEXIQUE : LES VENTES NE CESSENT DE RECULER DEPUIS 13 MOIS

En juin au Mexique, les ventes d'automobiles ont baissé pour un troisième mois de suite, en rythme annuel, en raison de l'incertitude politique qui a précédé les élections générales du 1^{er} juillet. Les volumes d'achats se sont contractés de 8,4 % sur un an au premier semestre de 2018 par rapport à la même période l'an dernier, après avoir reculé de 6,0 % sur un an en juin. Les dépenses des ménages ont été limitées par les taux de crédit élevés, puisque la Banxico a voulu refréner l'inflation, qui culmine toujours à 4 % sur un an. Les ventes de véhicules devraient être rehaussées par une meilleure conjoncture économique au deuxième semestre de 2018, puisque la période électorale sera dans le rétroviseur; les ventes pourraient toutefois rester endiguées par la politique monétaire.

AMÉRIQUE DU SUD : DÉTÉRIORATION DE LA CONJONCTURE EN ARGENTINE ET AU BRÉSIL

En Amérique latine, les livraisons de voitures ont inscrit une hausse sur un an dans les deux chiffres au premier semestre de 2018. Toutefois, la croissance des ventes au Brésil et en Argentine s'est ralentie ces derniers mois. Au Brésil, les achats d'automobiles ont freiné par rapport à un rythme de croissance vigoureux dans la période comprise entre août 2017 et avril 2018 — alors que les ventes ont progressé en moyenne de 19 % sur un an — à 3,1 % sur un an en juin 2018. La baisse tendancielle des ventes s'explique par la détérioration de la confiance des consommateurs et des entreprises en raison de la hausse de l'inflation et du freinage de la croissance économique. On estime que l'économie de l'Argentine s'est contractée de 5,8 % sur un an en mai; il s'agit du plongeon annuel le plus brusque depuis 2009; l'économie fera probablement du surplace ou pourrait même tomber en territoire de croissance négative pour l'ensemble de l'année malgré un vigoureux premier trimestre. L'inflation a monté brusquement en raison d'une dépréciation de plus de 30 % du peso argentin depuis le début de 2018. Par conséquent, les ventes d'automobiles ont perdu 31 % sur un an en juin pour atteindre leur plus creux mensuel depuis février 2016. En revanche, les achats de véhicules sur le marché chilien plus modeste sont restés vigoureux en juin, en gagnant 22 % sur un an, ce qui représente une hausse de 24 % sur un an depuis le début de l'année.

EUROPE : L'INCERTITUDE POLITIQUE FRACTIONNE LA CROISSANCE DES VENTES DANS LE « CŒUR DE L'UE »

La croissance des ventes d'automobiles diverge dans l'ensemble des grandes économies européennes depuis le début de l'année, en raison de l'incertitude politique qui règne au Royaume-Uni et en Italie, alors que la croissance économique continue de se dérouler à un rythme stable, mais au ralenti, en France, en Allemagne et en Espagne. L'économie du Royaume-Uni est toujours déprimée par l'incertitude du Brexit, ce qui explique une baisse de 3,5 % sur un an des ventes d'automobiles au S1 de 2018 par rapport à une croissance proche de zéro des salaires réels. Les perspectives de croissance de l'économie italienne ont été malmenées par les tensions commerciales entre l'Europe et les États-Unis. Le nouveau gouvernement italien est aussi en froid avec les autres pays de l'UE en ce qui concerne les directives du bloc sur l'austérité budgétaire et doit relever le difficile défi de tenir les promesses de sa campagne, à savoir accroître les dépenses publiques. Dans les autres grandes économies de l'UE, la croissance des ventes cadre avec la reprise généralisée de l'activité économique du continent, qui risque quand même de se ralentir en raison des menaces protectionnistes des États-Unis. La Suède a été une anomalie en juin : les achats de véhicules ont atteint un zénith — pour monter de 71 % sur un mois — en prévision de la taxe, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018, sur les nouveaux achats de véhicules très polluants.

En Europe de l'Est, les volumes des ventes en Russie ont fléchi pour inscrire leur plus faible rythme de croissance depuis avril 2017. Toujours est-il que la Russie continue de porter la forte accélération des ventes dans la région. Dans ce pays, les achats de véhicules ont monté de 10,9 % sur un an en juin, ce qui représente une hausse de 18 % sur un an au premier semestre de 2018. Puisque l'économie russe, après une transition, suit actuellement un parcours de croissance durable, le rythme de l'accélération des ventes devrait se réduire dans le deuxième semestre de l'année pour s'établir à une progression à un seul chiffre. Par contre, en Turquie, les ventes d'automobiles ont calé de 38,6 % sur un an en raison de la forte dépréciation de la livre turque, qui explique que l'inflation ait culminé à 15,6 % sur un an en juin, que les perspectives économiques se soient détériorées et que les prix des véhicules importés aient brusquement augmenté. Les pouvoirs de la banque centrale ont été restreints par les promesses de la campagne du président Erdogan de mettre fin aux taux d'intérêt élevés, ce qui pourrait préfigurer un autre dégageant sur la livre et une nouvelle accélération de l'inflation.

ASIE-PACIFIQUE : RALENTISSEMENT DES VENTES EN CHINE À CAUSE DES SANCTIONS TARIFAIRES AMÉRICAINES

En Asie-Pacifique, les ventes de véhicules ont inscrit une forte augmentation au premier semestre de 2018, en raison de la reprise des achats d'automobiles en Chine, qui pourraient quand même se ralentir d'ici la fin de l'année dans l'éventualité d'une escalade du conflit commercial entre ce pays et les États-Unis. En juin, les volumes de ventes ont progressé de 5,2 % sur un an en Chine — ce qui représente une

baisse par rapport à 11,4 % sur un an et à 9,2 % sur un an en avril et mai respectivement — parce que la confiance des consommateurs a été minée par les sanctions tarifaires américaines, entrées en vigueur le 6 juillet 2018, sur des importations chinoises de 34 milliards de dollars US. La Chine a abaissé, avec effet au 1^{er} juillet 2018, de 25 % à 15 % ses tarifs douaniers sur les véhicules importés — décision qui a été annoncée avant la mise en œuvre définitive des sanctions tarifaires américaines. Toutefois, les droits de douane sur les véhicules américains ont été fixés à 40 % en réaction aux sanctions tarifaires américaines. Les États-Unis n'ont exporté, en Chine l'an dernier, que 267 000 voitures particulières, ce qui représente à peine 1 % des 25 millions d'exemplaires vendus dans ce pays en 2017 et à peu près le dixième du total des voitures importées vendues en Chine. Il est donc improbable que les ventes intérieures soient directement touchées par les sanctions tarifaires; leur baisse s'explique plutôt par le fléchissement causé par l'impact économique que produirait l'administration américaine si elle donnait suite à sa menace d'imposer des sanctions tarifaires sur 200 milliards de dollars US ou plus de produits importés de la Chine. Les ventes de juin dans la région ont également été étayées par un bond de 37,5 % sur un an en Inde — qui représente le dixième environ de la taille du marché chinois —, dont la croissance économique devrait surclasser toutes les autres grandes économies à 7,5 % sur un an en 2018, puis à nouveau en 2019.

LE POINT SUR LES SANCTIONS TARIFAIRES AUTOMOBILES : LES ÉTATS-UNIS APPLIQUENT LES FREINS SUR LES SANCTIONS CONTRE LES VOITURES EUROPÉENNES

Le 25 juillet 2018, le président américain Donald Trump et le président de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker, ont annoncé que les États-Unis et l'Union européenne mettront en veilleuse l'imposition de nouvelles sanctions tarifaires sur les importations, notamment sur les voitures, puisque les deux parties s'engagent à négocier des échanges commerciaux plus libres. Toutefois, cette nouvelle ne marque pas le lancement officiel de négociations commerciales ni une révocation des droits de douane déjà imposés sur les produits en acier et en aluminium et des mesures de rétorsion liées à l'automobile. Dans le cadre de l'évolution des pourparlers entre l'Union européenne et les États-Unis, les deux parties pourraient lever leurs sanctions tarifaires sur les importations de métaux et, dans le cas de l'Union européenne, les droits de douane sur les produits de consommation importés des États-Unis; on ne s'attend toutefois pas à des changements immédiats. Soit dit en passant, le Canada, le Mexique, la Corée, le Japon et l'Union européenne se réunissent, mardi 31 juillet à Genève, pour discuter de stratégie dans l'éventualité où les États-Unis imposeraient des sanctions tarifaires sur les automobiles.

L'entente entre les États-Unis et l'Union européenne pourrait n'être qu'un sursis. Le secrétaire américain au commerce, Wilbur Ross, a fait savoir que l'enquête de sécurité nationale sur les importations d'automobiles se poursuit, mais qu'aucune mesure visant à limiter les importations de véhicules ne sera mise en œuvre avant la fin de cette enquête, qui pourrait être terminée « à un moment donné en août ». Dans le même temps, l'Union européenne s'est provisoirement engagée à tâcher d'éliminer intégralement les sanctions tarifaires sur les biens industriels, en plus d'accroître ses importations de soja et de gaz naturel américains.

L'Union européenne a été ciblée par l'administration américaine en raison du tarif de 10 % de la NPF que l'Europe impose sur les importations automobiles des pays avec lesquels elle n'a pas d'accord de libre-échange. L'an dernier, les États-Unis ont exporté, à destination de l'Union européenne, plus de 250 000 véhicules, comparativement à 1,2 million d'exemplaires expédiés par l'UE aux États-Unis. Daimler, BMW et Audi affronteraient des vents contraires violents sur le marché automobile américain si l'administration américaine devait imposer des sanctions tarifaires à hauteur de 25 % sur les voitures européennes — contre 2,5 % à l'heure actuelle. Entre les deux tiers et les trois quarts de leurs ventes unitaires aux États-Unis sont importés d'ailleurs qu'en Amérique du Nord. Volkswagen est une exception notable, puisque 63 % des véhicules qu'elle vend aux États-Unis sont assemblés au Mexique, ce qui amortirait le choc pour le constructeur automobile allemand dans l'éventualité où les sanctions tarifaires n'étaient pas imposées aux partenaires des États-Unis dans le cadre de l'ALÉNA.

PERSPECTIVES DES VENTES INTERNATIONALES D'AUTOMOBILES (Millions d'unités)

	1990–1999	2000–14	2015	2016	2017	2018p
TOTAL	39,20	54,89	72,61	77,25	79,02	81,50
Amérique du Nord*	16,36	17,85	20,64	21,01	20,70	20,60
Canada	1,27	1,62	1,90	1,95	2,04	2,00
États-Unis	14,55	15,24	17,39	17,46	17,13	17,10
Mexique	0,54	0,99	1,35	1,60	1,53	1,50
Europe de l'Ouest	13,11	13,67	13,20	13,97	14,32	14,60
Allemagne	3,57	3,23	3,21	3,35	3,44	3,50
Europe orientale	1,18	3,08	3,15	3,14	3,41	3,65
Russie	0,78	1,87	1,60	1,43	1,60	1,75
Asie	6,91	17,12	32,29	36,06	37,10	38,79
Chine**	0,43	7,31	20,01	23,57	24,20	24,92
Inde	0,31	1,23	2,06	2,09	2,19	2,33
Amérique du Sud	1,64	3,17	3,33	3,07	3,49	3,86
Brésil	0,94	1,94	1,82	1,39	1,50	1,68

*Comprend les camions légers. **Inclut les véhicules utilitaires multisegment depuis 2005. Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Ward's Automotive Reports, Bloomberg.

PERSPECTIVES DES VENTES DE VÉHICULES AUTOMOBILES AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS

	<u>1991–2005</u> Moyenne	<u>2006–2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u> janv-juin **	<u>2018</u> Annuel p
(Milliers d'unités, taux annuel)						
CANADA	1 398	1 668	1 949	2 041	2 049	2 000
Automobiles	797	776	662	644	602	610
Production intérieure	583	490	439	438	395	415
Importations	214	286	223	206	207	195
Camions légers	601	892	1 287	1 397	1 447	1 390
(Millions d'unités, taux annuel)						
ÉTATS-UNIS	15,5	14,4	17,5	17,1	17,1	17,1
Automobiles	8,3	6,9	6,9	6,1	5,4	5,8
Camions légers	7,2	7,5	10,6	11,0	11,8	11,3
(Millions d'unités, taux annuel)						
NORD-AMÉRICAINNE						
PRODUCTION*	15,58	14,63	18,15	17,48	16,99	17,32
CANADA	2,50	2,24	2,37	2,19	2,10	2,05
ÉTATS-UNIS	11,67	9,80	12,18	11,23	11,06	11,32
MEXIQUE	1,41	2,59	3,60	4,06	3,83	3,95

*Comprend les camions légers, intermédiaires et lourds. **Les ventes au Canada sont des estimations de la Banque Scotia.

Sources : Ward's Automotive Reports, Statistique Canada.

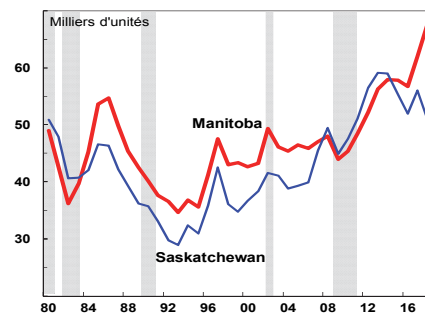
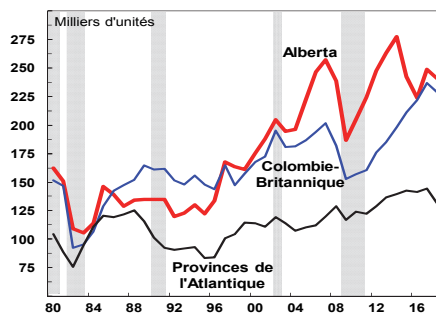
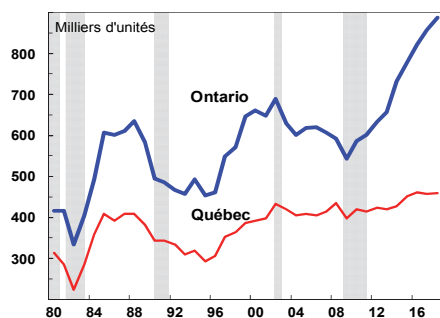
PERSPECTIVES DES VENTES DE VÉHICULES SELON LA PROVINCE*

(Milliers d'unités, taux annuel)

	<u>1994–2005</u> Moyenne	<u>2006–2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u> janv-juin**	<u>2018</u> Annuel p
CANADA	1 446	1 668	1 949	2 041	2 052	2 000
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	102	125	140	143	132	138
PROVINCES DU CENTRE	936	1 034	1 265	1 300	1 328	1 266
Québec	366	411	458	453	464	445
Ontario	570	623	807	847	864	821
PROVINCES DE L'OUEST	408	509	544	598	593	596
Manitoba	42	49	55	62	73	61
Saskatchewan	36	49	51	56	51	56
Alberta	166	232	220	245	240	248
Colombie-Britannique	164	179	218	235	228	231

*Comprend les automobiles et les camions légers. ** Estimations de la Banque Scotia.

Sources : Statistique Canada, Association canadienne des constructeurs de véhicules.

VENTES DE VÉHICULES SELON LA PROVINCE


Comprend les automobiles et les camions légers, intermédiaires et lourds.
Les zones en gris indiquent une période de récession. Source : Statistique Canada.

PART DU MARCHÉ DES AUTOMOBILES SELON LE CONSTRUCTEUR — CANADA*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2017</u>		<u>2018</u>		<u>2017</u>		<u>2018</u>	
	janv. à juin		janv. à juin		juin		juin	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	338,7	100,0	307,8	100,0	66,2	100,0	60,8	100,0
Trois Grands	70,3	20,7	61,9	20,1	12,4	18,7	10,9	18,0
General Motors	34,9	10,3	34,1	11,1	5,3	8,1	5,6	9,2
Ford	21,5	6,4	19,2	6,3	5,2	7,8	3,9	6,5
Chrysler	13,8	4,1	8,5	2,8	1,9	2,8	1,4	2,3
Constructeurs japonais	153,5	45,3	142,2	46,2	30,4	46,0	28,1	46,2
Honda	49,7	14,7	48,1	15,6	9,5	14,3	8,9	14,7
Toyota	46,3	13,7	44,2	14,3	9,7	14,6	9,2	15,2
Nissan	26,0	7,7	22,9	7,5	5,2	7,8	4,7	7,7
Mazda	17,6	5,2	16,0	5,2	3,5	5,4	3,1	5,1
Mitsubishi	4,3	1,3	2,8	0,9	0,8	1,2	0,5	0,8
Subaru	9,6	2,8	8,3	2,7	1,7	2,6	1,7	2,8
Hyundai	37,1	10,9	30,8	10,0	7,1	10,7	6,6	10,8
Volkswagen	22,9	6,8	20,0	6,5	5,1	7,7	4,1	6,8
Kia	19,1	5,6	18,7	6,1	3,8	5,8	4,0	6,6
BMW	11,1	3,3	10,6	3,4	2,3	3,5	2,1	3,4
Mercedes-Benz	12,4	3,7	11,1	3,6	2,2	3,3	2,2	3,6
Autres	12,4	3,7	12,5	4,1	2,8	4,3	2,8	4,6

*Source : Ventes des concessionnaires selon Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

PART DU MARCHÉ DES CAMIONS SELON LE CONSTRUCTEUR — CANADA*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2017</u>		<u>2018</u>		<u>2017</u>		<u>2018</u>	
	janv. à juin		janv. à juin		juin		juin	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	715,5	100,0	749,4	100,0	139,8	100,0	143,4	100,0
Trois Grands	392,3	54,8	383,0	51,1	74,4	53,2	70,4	49,1
General Motors	115,6	16,2	120,8	16,1	21,8	15,6	22,1	15,4
Ford	138,9	19,4	135,9	18,1	27,6	19,7	27,2	19,0
Chrysler	137,8	19,3	126,3	16,9	25,0	17,9	21,1	14,7
Autres constructeurs intérieurs	21,7	3,0	28,3	3,8	3,8	2,7	5,1	3,6
Constructeurs japonais	209,4	29,3	230,6	30,8	42,4	30,3	45,8	31,9
Honda	49,8	7,0	52,3	7,0	9,8	7,0	9,8	6,8
Toyota	68,0	9,5	71,9	9,6	13,8	9,9	14,1	9,8
Nissan	49,0	6,8	53,6	7,2	10,8	7,7	11,7	8,2
Mazda	18,9	2,6	22,7	3,0	3,4	2,4	4,5	3,1
Mitsubishi	6,9	1,0	10,5	1,4	1,2	0,9	2,0	1,4
Subaru	16,8	2,3	19,6	2,6	3,4	2,4	3,7	2,6
Hyundai	30,0	4,2	30,9	4,1	5,8	4,1	7,1	5,0
Kia	17,7	2,5	18,2	2,4	4,4	3,1	4,4	3,1
Autres importations	44,4	6,2	58,4	7,8	9,0	6,4	10,6	7,4
CAMIONS LÉGERS	699,6	97,8	728,4	97,2	137,2	98,1	139,3	97,1

*Source : Ventes des concessionnaires selon Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

VENTES D'AUTOMOBILES PAR PROVINCE

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2017</u> janv. à mai	<u>2018</u> janv. à mai	<u>2017</u> mai	<u>2018</u> mai
CANADA	272,4	249,7	66,0	57,9
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	19,0	16,6	5,3	4,4
Terre-Neuve	3,9	3,4	1,2	1,0
Nouvelle-Écosse	8,4	7,8	2,3	2,0
Nouveau-Brunswick	5,5	4,5	1,4	1,1
Île-du-Prince-Édouard	1,2	0,9	0,3	0,3
PROVINCES DU CENTRE	193,2	178,1	46,3	41,6
Québec	78,3	71,5	19,4	16,8
Ontario	114,9	106,6	26,8	24,8
PROVINCES DE L'OUEST	60,2	55,0	14,4	11,9
Manitoba	5,8	6,7	1,5	1,7
Saskatchewan	3,7	3,1	0,9	0,6
Alberta	20,4	17,3	5,0	3,8
Colombie-Britannique	30,2	28,0	7,0	5,8

Source : Statistique Canada.

VENTES DE CAMIONS PAR PROVINCE*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2017</u> janv. à mai	<u>2018</u> janv. à mai	<u>2017</u> mai	<u>2018</u> mai
CANADA	577,4	604,8	145,3	151,8
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	39,8	38,2	11,1	10,8
Terre-Neuve	9,8	9,1	2,8	2,6
Nouvelle-Écosse	15,2	14,5	4,2	4,2
Nouveau-Brunswick	12,6	12,6	3,5	3,4
Île-du-Prince-Édouard	2,2	2,1	0,6	0,6
PROVINCES DU CENTRE	351,6	376,3	90,1	95,3
Québec	114,9	124,4	29,4	31,9
Ontario	236,8	251,9	60,6	63,4
PROVINCES DE L'OUEST	185,9	190,2	44,2	45,7
Manitoba	19,1	23,7	4,7	5,1
Saskatchewan	19,2	17,2	4,2	4,2
Alberta	81,6	82,4	19,4	20,3
Colombie-Britannique	66,1	67,0	15,9	16,1

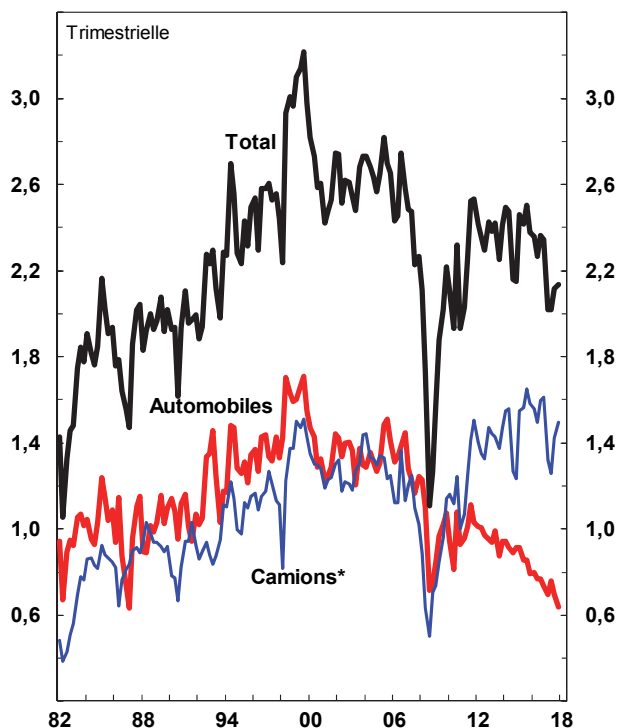
*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Statistique Canada.

PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2017</u> janv. à juin	<u>2018</u> janv. à juin	<u>2017</u> juin	<u>2018</u> juin
TOTAL	1 213,6	1 083,2	217,1	185,5
AUTOMOBILES	396,5	356,5	68,2	62,5
Chrysler	114,7	112,5	23,3	22,5
GM	51,2	29,2	8,7	5,0
Honda	109,3	110,9	18,8	18,3
Toyota	121,2	103,9	17,5	16,7
CAMIONS*	817,1	726,8	148,9	122,9
Chrysler	162,7	167,1	34,0	28,0
Ford	137,8	135,1	24,9	21,3
GM	200,6	126,5	37,3	21,7
Honda	117,6	118,5	18,6	20,3
Toyota	189,5	169,4	32,4	29,5
Autres	8,9	10,3	1,7	2,0

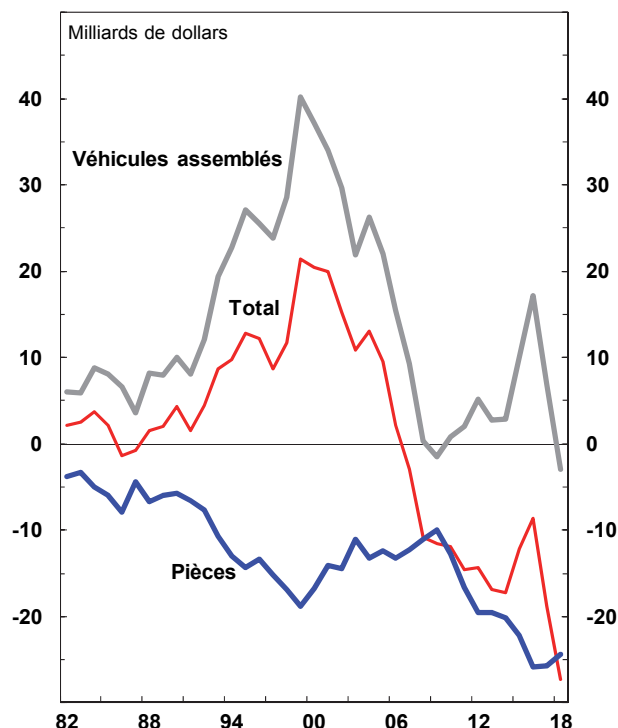
*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Ward's Automotive Reports.

Production canadiennes de véhicules automobiles


Millions d'unités, taux annuels désaisonnalisés.

*Camions légers, intermédiaires et lourds.

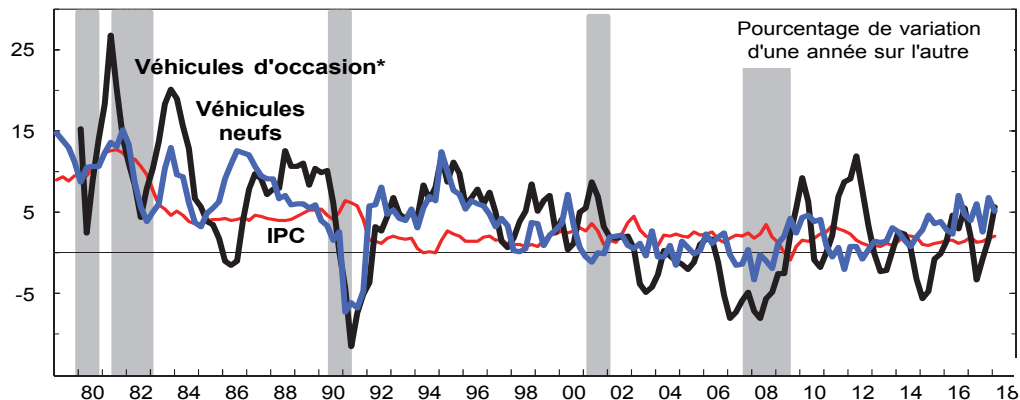
Source : Ward's Automotive Reports.

Balances Canada — monde du commerce des véhicules automobiles


Les données pour 2018 sont celles de janvier-mai exprimées en taux annuel. Source : Statistique Canada.

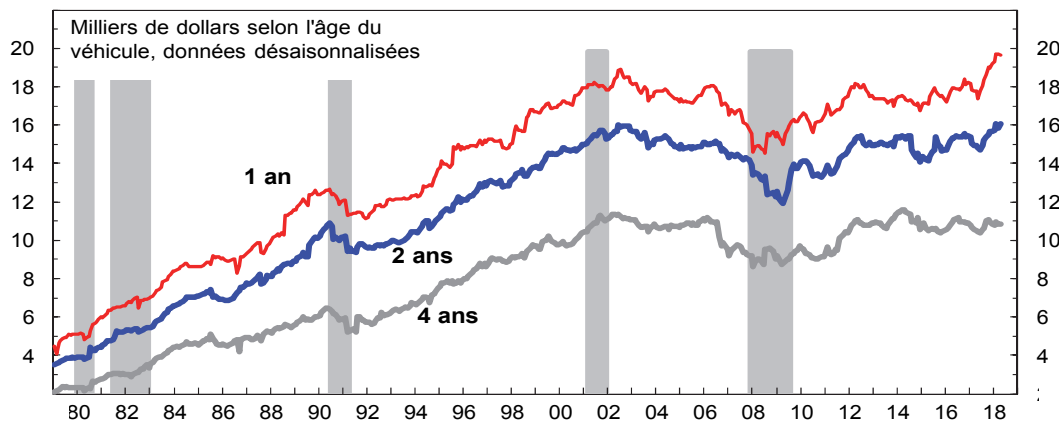
Prix des voitures neuves et d'occasion

Indicateurs Scotia des prix des automobiles — Canada



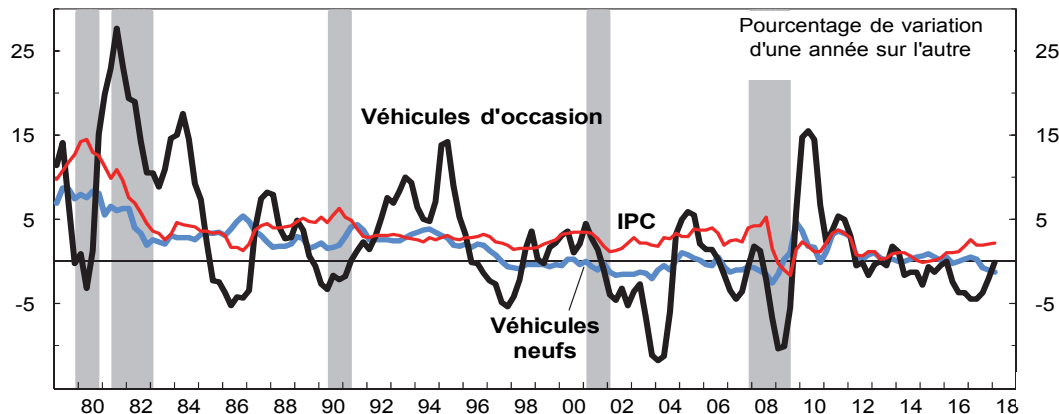
Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.
Sources : Canadian Black Book, Statistique Canada.

Indicateurs Scotia des prix des véhicules d'occasion



Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.

Indicateurs des prix des automobiles — États-Unis



Indice des prix à la consommation pour les voitures neuves et d'occasion.
Les zones en gris indiquent une période de récession. Source : Bureau of Labor Statistics des États-Unis.

RENDEMENT FINANCIER DES ENTREPRISES CANADIENNES
CONCESSIONNAIRES ET ATELIERS DE RÉPARATIONS

		Bénéfice net après impôt (\$ millions)	Marge bénéficiaire avant impôt (%)	Taux de roulement de l'inventaire	Ratio de couverture de l'intérêt	Ratio dette capitaux propres	Rendement de l'avoir des actionnaires (%)
Annuel	2005	799	0,93	5,35	2,55	2,74	12,90
	2006	942	1,20	5,16	2,64	2,75	14,37
	2007	1089	1,41	5,05	3,36	2,56	15,13
	2008	1142	1,43	5,04	3,51	2,44	14,66
	2009	1392	1,84	5,34	4,85	2,07	16,99
	2010	1 649	2,06	4,91	5,34	2,11	18,09
	2011	1664	1,99	5,17	5,19	2,02	17,44
	2012	1748	1,97	4,86	5,32	2,03	16,71
	2013	2215	2,32	5,08	6,64	2,02	20,08
	2014	2714	2,60	5,09	7,41	1,90	21,03
	2015	2930	2,65	5,19	7,47	1,94	21,06
	2016	2940	2,46	5,06	7,54	1,87	18,84
	2017	3660	2,73	4,89	8,02	1,89	21,39
Trimestriel, taux annuels	2017T1	2360	2,65	4,32	6,43	1,98	14,67
	2017T2	4232	2,43	5,33	9,43	1,95	25,66
	2017T3	4204	2,43	5,13	8,54	1,85	23,88
	2017T4	3844	2,65	4,78	7,53	1,79	21,02
	2018T1	2444	3,65	4,31	6,11	1,87	13,39
Moyenne (1989–2017)		1094	1,40	5,96	3,68	2,30	12,63
Plancher (1989–2017)		-68	0,10	4,32	1,10	3,57	-1,20

Définition des ratios :

Marge bénéficiaire avant impôt : revenu avant impôt/ventes

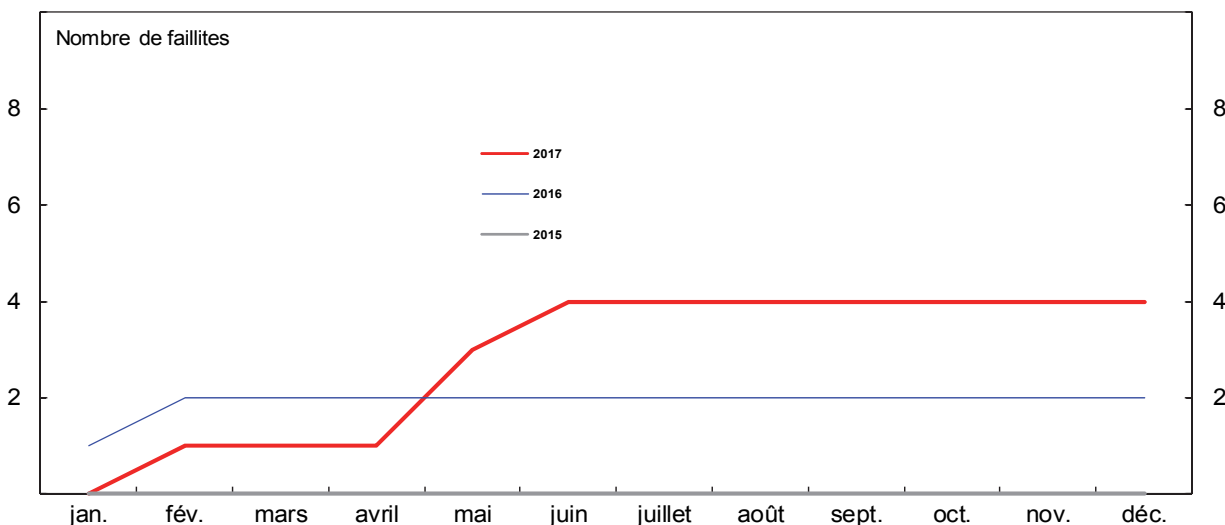
Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

Source : Statistique Canada.

Ratio de couverture de l'intérêt : (revenu avant impôt + paiements d'intérêt)/(paiements d'intérêt)

Ratio dette - capitaux propres : (dette à court et à long terme)/total des capitaux propres

Rendement de l'avoir des actionnaires : revenu après impôt/total des capitaux propres

Faillites des concessionnaires automobiles de détail


Nouveaux concessionnaires seulement; total cumulatif pour l'année.

Source : Bureau du surintendant des faillites.

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 Inc., Citadel Hill Advisors L.L.C., The Bank of Nova Scotia Trust Company of New York, Scotiabank Europe plc, Scotiabank (Ireland) Limited, Scotiabank Inverlat S.A., Institución de Banca Múltiple, Scotia Inverlat Casa de Bolsa S.A. de C.V., 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. et de Scotia Derivados, S.A. de C.V. sont toutes autorisées et réglementées par les autorités financières du Mexique.