

Les ventes mondiales d'automobiles ont baissé en 2018

- En 2018, les ventes mondiales d'automobiles ont fléchi, surtout en raison de la forte contraction des achats de voitures en Chine durant le deuxième semestre, sur fond de répression de l'État contre le crédit non bancaire.
- En Europe de l'Ouest, les ventes se sont aussi brusquement repliées dans les derniers mois de 2018, du fait de la pénurie de véhicules répondant aux conditions des nouvelles procédures de contrôle des émissions adoptées en septembre dans l'Union européenne; elles ont quand même réussi à augmenter légèrement pour l'année, sauf au Royaume-Uni.
- Malgré une baisse par rapport à 2017, le marché canadien de l'automobile a comptabilisé sa deuxième année en importance dans les annales. Nous nous attendons à ce que les ventes de véhicules au Canada rechutent en 2019 et en 2020 pour retomber au seuil de 1,90 million d'exemplaires par an.

CANADA : BAISSE DES VENTES, MAIS DEUXIÈME ANNÉE EN IMPORTANCE DANS LES ANNALES

Au Canada, les ventes de véhicules ont fini l'année 2018 sur une baisse de 2,9 % sur un mois en décembre à 1,82 million d'exemplaires livrés; il s'agit de leur plus creux sur un mois depuis le début de 2015, en données annualisées et désaisonnalisées. Par rapport à décembre de l'année précédente, les achats ont perdu 8 %.

Dans la foulée du record absolu de 2,04 millions d'exemplaires vendus en 2017, les ventes de 2018 se sont contractées de 2,6 %, et il est sorti 1,98 million d'exemplaires des terrains des concessionnaires. Le deuxième semestre de l'année a été témoin d'un affaissement considérable de l'activité sur le marché des voitures neuves, qui a été malmené par le ralentissement de la croissance de l'emploi et la hausse des taux d'intérêt. Puisque les achats se rapprochent du point d'équilibre à long terme de l'ordre de 1,9 million d'exemplaires vendus par an, nous prévoyons que les ventes de véhicules au Canada totaliseront 1,93 million d'exemplaires livrés en 2019.

Les ventes de camions légers se sont légèrement relevées de 0,6 % l'an dernier et ont continué de gagner des parts de marché en 2018 sur fond de baisse de 9,7 % des ventes de voitures. Le segment des camions légers s'arroge désormais une part de 71 % du total des achats, contre 69 % pour l'année précédente et 55 % en 2012, ce qui est encore assez récent. En 2018, le total des livraisons d'automobiles a été ralenti par les ventes aux particuliers : les achats de véhicules au détail ont reculé de 3 %-4 % pour l'année, par rapport à une hausse de plus de 3 % des ventes aux parcs automobiles.

PROVINCES CANADIENNES : LES VENTES RESTENT ANÉMIQUES EN ONTARIO ET BAISSENT DANS L'OUEST

Dans le centre du Canada, les achats de véhicules sont restés relativement stables, pour inscrire une baisse de 1 % sur l'année par rapport à des contractions de 10 % et de 5 % respectivement dans les provinces de l'Atlantique et de l'Ouest canadien (graphique 1). Même si nous estimons que la croissance économique s'est ralentie dans toutes les provinces en 2018, la reprise des gains en 2017 a été relativement moins prononcée en Ontario : les ventes d'automobiles n'ont que légèrement reculé de 0,2 %. Au Québec, les achats ont plongé de 2,2 % l'an dernier, puisque la croissance du PIB de cette province s'est ralentie pour s'établir aux chiffres prévus de 2,1 % en 2018 par rapport à un rythme de 2,8 % en 2017 — ce qui représente sa cadence la plus fulgurante depuis 2000.

En Alberta, les ventes d'automobiles se sont contractées de 6 % en 2018 après avoir bondi de 11 % l'année précédente grâce à la vigueur de la reprise économique. Nous estimons que la croissance du PIB en Alberta s'est réduite de près de la moitié en 2018 à

RENSEIGNEMENTS

Juan Manuel Herrera, économiste
416.866.6781
Études économiques de la Banque Scotia
juanmanuel.herrera@scotiabank.com

Ventes de véhicules automobiles

	Déc. '18	Janv-Déc. '18
	(% d'évolution sur un an)	
Monde entier	-7,2	-0,7
Amérique du Nord		
Canada	-8,0	-2,6
États-Unis	1,5	0,4
Mexique	-10,6	-7,1
Amérique du Sud		
Argentine	-46,4	-22,9
Brésil	9,8	13,8
Chili	0,6	15,6
Colombie	32,8	9,2
Pérou	-30,1	-8,6
Europe de l'Ouest		
France	-14,5	3,0
Allemagne	-6,7	-0,2
Italie	2,1	-3,2
Espagne	-3,5	5,9
Royaume-Uni	-5,5	-6,8
Europe de l'Est		
Russie	5,6	12,8
Turquie	-19,7	-29,9
Asie-Pacifique		
Australie	-15,4	-3,5
Chine	-13,8	-3,1
Inde	0,3	8,3
Japon	-1,7	0,7
Corée	2,5	1,0

Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Auto National Automotive Associations.

2,3 % et qu'elle continuera de se modérer en 2019 sur fond de contingentement obligatoire de la production pétrolière dans cette province. **Les ventes d'automobiles ont aussi perdu 6 % en Colombie-Britannique** — après avoir atteint un rythme de croissance annuelle de 6 % en moyenne depuis la crise financière de 2008-2009 — en raison d'une forte décélération de la croissance de l'emploi qui, de concert avec la hausse des dépenses à consacrer au remboursement des dettes, a déprimé les dépenses des ménages dans cette province. En Saskatchewan, la léthargie du marché du travail a porté un dur coup à la performance du marché de l'automobile dans cette province : les achats de véhicules se sont contractés de 11 %, ce qui hisse la Saskatchewan à la tête de toutes les provinces. Le surcroît anormal des volumes d'achat dans le premier semestre de 2018, qui a été en partie masqué ensuite par une forte contraction sur un an au dernier trimestre, a donné lieu à un pic de 7 % des ventes au Manitoba en 2018.

Après avoir inscrit de solides gains en 2017, les achats de véhicules ont plongé de 10 % dans les provinces de l'Atlantique l'an dernier, même si elles ont continué de graviter autour de leur moyenne à long terme depuis la fin de la crise financière. En raison de la baisse constante des niveaux démographiques dans l'ensemble de la région, les ventes continuent de suivre une trajectoire baissière sur fond de stagnation de la croissance de la production et de l'emploi.

ÉTATS-UNIS : LES PARCS AUTOMOBILES PORTENT LE TOTAL DES VENTES ANNUELLES GRÂCE À LA RÉFORME FISCALE

Aux États-Unis, les ventes de véhicules ont fini l'année 2018 en trombe : en chiffres annualisés, 17,51 millions d'exemplaires ont été livrés en décembre, ce qui représente des augmentations de 1,5 % sur un an et de 0,6 % sur un mois. Le total sur 12 mois de 17,2 millions d'exemplaires achetés explique la troisième année le plus fructueuse dans les annales, alors qu'on s'attendait à une baisse par rapport aux chiffres de 17,1 millions d'automobiles vendues en 2017.

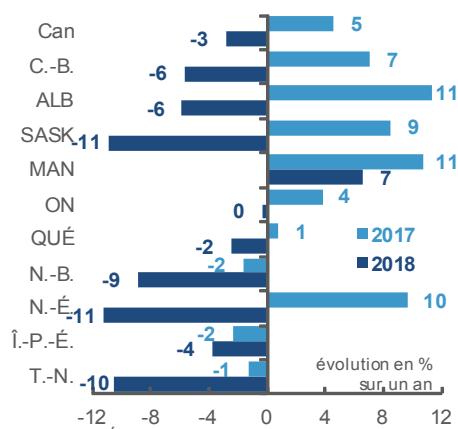
L'augmentation des achats l'an dernier s'explique essentiellement par la forte hausse des ventes aux parcs automobiles, qui a masqué l'effondrement des achats des ménages sur fond de ralentissement des gains de l'emploi et de hausse des taux d'intérêt. Si la réforme fiscale fédérale a eu un impact négligeable sur l'impôt sur le revenu acquitté par les particuliers, la réduction des taux d'imposition des sociétés est venue libérer des liquidités considérables pour les entreprises. Les recettes au titre de l'impôt sur les bénéfices des entreprises ont perdu 29 % sur une moyenne mobile de 12 mois en novembre 2018, soit le mois le plus récent pour lequel les données sont publiées (graphique 2). **Nous nous attendons à ce que les ventes de véhicules baissent d'un cran à 16,8 millions d'exemplaires achetés en 2019, lorsque l'impact de la réforme fiscale se dissipera et que l'économie américaine se ralentira à un rythme plus durable.**

MEXIQUE : DEUXIÈME BAISSE ANNUELLE CONSÉCUTIVE DES VENTES

Au Mexique, les achats de véhicules ont reculé de 7,1 % l'an dernier pour s'établir à 1,42 million d'exemplaires livrés, soit près de 200 000 exemplaires de moins que le sommet sans précédent de 1,60 million d'exemplaires de 2016. En décembre, les ventes d'automobiles ont perdu 11 % sur un an pour inscrire un 19^e mois consécutif de baisses annuelles. La baisse du mois dernier a marqué le plus brusque repli sur un an depuis la contraction sur un an de 13,4 % en mars, ce qui a ravivé les espoirs de reprises annuelles plus discrètes. Récemment, les perspectives économiques du Mexique se sont détériorées en raison de différents facteurs comme la transition du gouvernement fédéral au pouvoir — et, du même coup, le degré de roulement considérable des fonctionnaires — et la suite du cycle de relèvement des taux de la Banco de México (graphique 3). En outre, plusieurs pénuries d'essence se sont matérialisées en décembre dans certaines régions du Mexique en raison du pillage des oléoducs. La nouvelle administration a réagi en suspendant le ravitaillement en essence dans certains oléoducs à risque, ce qui a aggravé les pénuries dans l'ensemble du pays. On s'attend à ce que les véhicules baissent encore dans les premiers mois de 2019, puisque les autres moyens de transport à essence n'arrivent pas à suivre la demande du pétrole, ce qui se répercute sur la livraison des marchandises. **Compte tenu de la décélération de la croissance économique, nous nous attendons à ce que les ventes de véhicules baissent à nouveau en 2019, pour s'établir cette fois à 1,39 million d'exemplaires livrés.**

Graphique 1

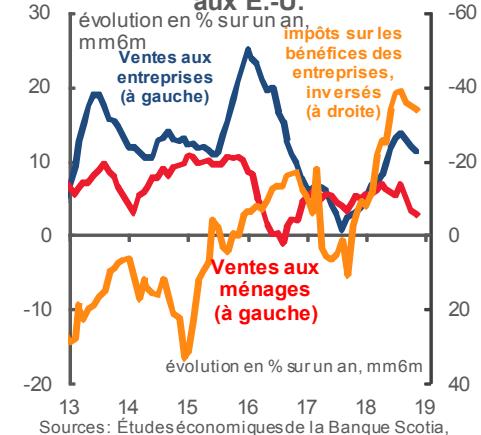
Croissance des ventes d'automobiles



Sources: Études économiques de la Banque Scotia, GAC.

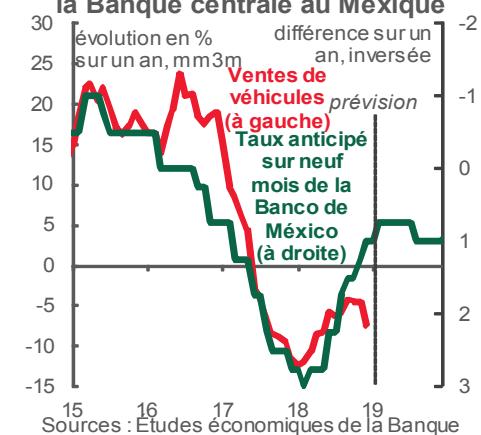
Graphique 2

Ventes de camions légers aux É.-U.



Graphique 3

Ventes d'automobiles et taux de la Banque centrale au Mexique



ASIE-PACIFIQUE : BRUSQUES RECOLS EN CHINE ET RALEMENTISSEMENT DES VENTES EN INDE

En 2018, les ventes de véhicules en Chine ont baissé pour la première fois depuis 20 ans en raison du ralentissement prononcé de l'activité économique, surtout dans le dernier semestre. Le total des ventes pour l'année s'est inscrit à trois points de pourcentage de moins que le record de 2017, en plus de comptabiliser un brusque recul sur un an de 14 % en décembre 2018. Plusieurs facteurs expliquent la léthargie des ventes en 2018 : augmentation de la taxe imposée sur les petits véhicules, répression de l'État pour enrayer le crédit excessif et querelles commerciales avec les États-Unis.

La réduction de la taxe sur les ventes, portée de 10 % à 5 % à la fin de 2015 sur les petits véhicules, explique le rebond des ventes de ces voitures avant le relèvement échelonné de la taxe sur les ventes de 2,5 % au début de 2017, puis à nouveau au début de 2018. À ce titre, le solide gain des ventes en 2016 a été essentiellement étayé par la baisse des taxes sur les voitures et a largement dépassé les fondamentaux économiques. En outre, la croissance des achats de ces dernières années a été portée par les petites villes, dans lesquelles les clients ont profité le plus de la baisse des taxes sur les petits véhicules moins chers.

La pression à la baisse sur les ventes de voitures dans la foulée des baisses de taxe a encore été exacerbée par la décélération brutale de la croissance du crédit, puisque l'État chinois a durci sa main mise sur le crédit non traditionnel, ou l'industrie bancaire « parallèle » (graphique 5). Parmi les types de prêts consentis dans le secteur bancaire parallèle en Chine, le système du crédit réglementé de pair à pair (P2P) — qui regroupe les fonds de particuliers pour consentir des prêts à d'autres particuliers ou à de petites entreprises — s'est gonflé pour passer de 100 milliards de CNY en janvier 2015 à un pic de 1 370 milliards de CNY dans l'encours des prêts, ce qui représente respectivement 17 G\$ US et 220 G\$ US. En raison de la répression menée par l'État, l'encours des soldes P2P a baissé pour s'inscrire à 790 milliards de CNY (115 milliards de \$ US) en décembre 2018. La réduction massive de ces prêts et des autres types de crédit informel explique probablement la plus grande partie du recul des ventes d'automobiles en 2018, hormis le recul justifié par l'augmentation des taxes.

Alors que les répercussions de la guerre commerciale entre la Chine et les États-Unis pourraient se révéler beaucoup plus retentissantes si l'administration Trump rehausse les sanctions tarifaires imposées sur tous les biens chinois importés, l'impact produit jusqu'à maintenant sur la confiance des ménages et des entreprises est limité et n'a sans doute ralenti que légèrement les ventes dans le dernier semestre de 2018. Nous nous attendons à ce que les ventes de véhicules en Chine restent léthargiques en 2019 pour se maintenir à leurs niveaux actuels lorsque l'État assouplira ses contrôles sur la circulation du crédit et fera la promotion de l'essor du crédit traditionnel à la lumière de la léthargie de la croissance économique. Tout bien réfléchi, les ventes de véhicules restent relativement vigoureuses en Chine et devraient reprendre en 2020 leur trajectoire à la hausse, lorsque les fondamentaux économiques sous-jacents se stabiliseront.

En Inde, les achats d'automobiles se sont ralents au deuxième semestre de 2018, même s'ils ont réussi à comptabiliser une forte hausse de 8,3 % pour l'ensemble de l'année, après avoir dégagé une croissance moyenne de 17 % sur un an dans le premier semestre. L'atonie des ventes dans le dernier semestre de 2018 s'explique par un ensemble de facteurs, dont les catastrophiques inondations dans l'État méridional du Kerala, la demande plus léthargique qu'attendu dans la saison de la fête de Diwali et la hausse des primes d'assurance et des frais de carburant. Nous nous attendons à ce que les ventes de véhicules en Inde continuent d'augmenter en 2019, mais à ce qu'elles tournent au ralenti en raison du fléchissement de la croissance économique et de l'incertitude politique éventuelle en prévision des élections générales du printemps.

En 2018, les ventes de véhicules se sont légèrement relevées de 1 % au Japon comme en Corée, mais en raison de forces contraires. Si les gains réalisés au Japon représentent une bonne nouvelle dans un pays dont la croissance du PIB à long terme est de l'ordre de 1 % par an,

Graphique 4



Graphique 5



Sources: Études économiques de la Banque Scotia, PBoC, p2p001.com. *Prêts de société à société, en fiducie, acceptations bancaires.

la progression des ventes de véhicules reste relativement discrète en Corée après avoir baissé pendant deux années consécutives. De plus, après un début d'année anémique, les achats d'automobiles en Corée ont été relancés ponctuellement par une baisse temporaire de la taxe sur les nouveaux véhicules jusqu'à la fin de 2018. Hormis la croissance sans éclat dans ce pays, le ralentissement marqué de l'activité économique en Chine représente un risque pour l'économie coréenne et pour ses perspectives dans les ventes d'automobiles, puisque la Chine intervient pour le quart environ dans le total des exportations de marchandises de la Corée.

EUROPE : LE LENT DÉPLOIEMENT DES VÉHICULES HOMOLOGUÉS ET L'INCERTITUDE ÉCONOMIQUE PÈSENT SUR LES VENTES

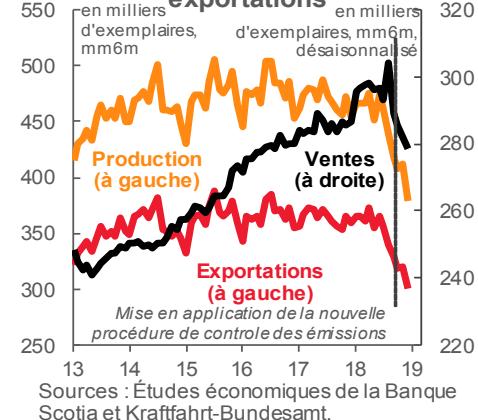
Les nouvelles règles sur le contrôle des émissions des véhicules, qui ont pris effet en septembre dans l'Union européenne, ont donné lieu à un bond fulgurant des ventes au deuxième semestre de 2018, même si les achats d'automobiles en Europe de l'Ouest, en excluant le Royaume-Uni, ont réussi à dégager une hausse d'à peine 0,3 % en 2018. Dans la foulée de l'essor des ventes en août lorsque les concessionnaires ont liquidé leurs stocks de véhicules qui ne seraient bientôt plus conformes, les constructeurs automobiles n'ont pas pu répondre à la demande de véhicules neufs certifiés selon les nouvelles normes d'émission. La nouvelle Procédure mondiale harmonisée d'homologation des véhicules légers (PMHHVL) de l'Union européenne fait appel aux statistiques sur la conduite routière plutôt qu'à l'ancien contrôle fondé sur des simulations en laboratoire. Dans certaines usines, la production a été interrompue parce que les constructeurs ont repensé leurs véhicules afin de respecter les nouvelles normes d'émission. En Allemagne, la production automobile, qui s'établit en moyenne à environ 1,4 million d'exemplaires par trimestre depuis la crise financière, a baissé à 1,1 million et à 1,2 million d'exemplaires au troisième et au quatrième trimestres de 2018 respectivement (graphique 6). En Europe de l'Ouest, les ventes ont perdu 9 % sur un an en décembre, surtout en raison de la baisse des achats de 14 % sur un an en France, alors qu'elles ont reculé de 7 % en Allemagne. Le carnet de commandes des véhicules homologués en vertu du nouveau contrôle des émissions, l'agitation sociale en France, l'absence de progrès substantiels dans les discussions sur le Brexit et le spectre d'une multiplication des heurts commerciaux aux États-Unis, en plus des risques que représente le conflit commercial entre la Chine et les États-Unis pour l'économie mondiale — ont déprimé les ventes jusqu'à la fin de l'année. Puisque ces facteurs viendront probablement ralentir les ventes en 2019, nous prévoyons une autre hausse timide des achats d'automobiles dans la région, qui devrait évoluer au rythme de l'an dernier.

AMÉRIQUE DU SUD : LES SOLIDES VENTES D'AUTOMOBILES AU BRÉSIL MASQUENT L'EFFONDREMENT EN ARGENTINE

Au Brésil et au Chili, le bond de 14 % et de 16 % respectivement des ventes est venu masquer la forte contraction de 23 % des achats d'automobiles en Argentine en 2018. L'essentiel de la hausse de 4,2 % l'an dernier dans les ventes de voitures en Amérique du Sud a été porté par un vigoureux début d'année, qui a par la suite été dénoué par l'activité léthargique de l'économie argentine (graphique 7). En décembre, les ventes ont perdu 4,9 % sur un an dans l'ensemble de la région parce que les achats en Argentine se sont réduits de moitié par rapport à décembre 2017, contre une hausse de 10 % sur un an des livraisons au Brésil. L'économie argentine s'est contractée de 7,2 % sur un an — d'après les chiffres les plus récents de novembre — de concert avec la brusque hausse du taux directeur cible de la Banque centrale, ce qui a massivement relevé les frais de financement des véhicules. Dans la foulée du relèvement des taux de crédit, la dévalorisation de plus de 50 % du peso argentin durant l'année écoulée explique la hausse de 80 % sur un an des prix des véhicules. Nous nous attendons à ce que les ventes de véhicules se contractent de 25 % encore en Argentine en 2019, alors qu'elles augmenteront de 8 % au Brésil et de 3,5 % pour l'ensemble du continent.

Graphique 6

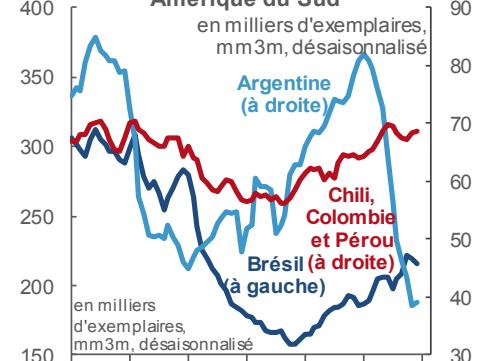
Voitures de tourisme allemandes : Ventes, production et exportations



Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Kraftfahrt-Bundesamt.

Graphique 7

Ventes de véhicules en Amérique du Sud



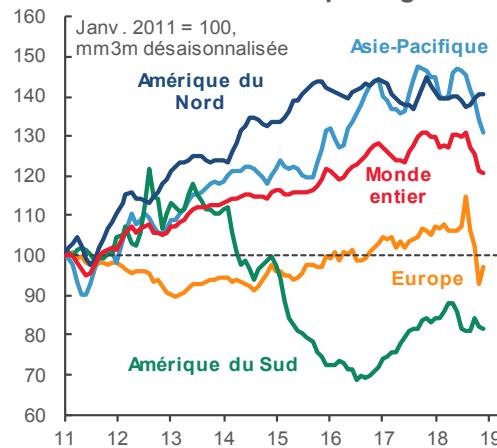
Sources : Études économiques de la Banque Scotia et associations nationales de l'automobile.

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

	2000-15	2016	2017	2018e	2019p
Total	54,9	77,3	79,0	78,7	78,7
Amérique du Nord*	17,9	21,0	20,7	20,6	20,1
Canada	1,62	1,95	2,04	1,98	1,93
États-Unis	15,24	17,46	17,13	17,21	16,80
Mexique	0,99	1,60	1,53	1,42	1,36
Europe de l'Ouest	13,7	14,0	14,3	14,2	14,2
Allemagne	3,23	3,35	3,44	3,44	3,43
Europe de l'Est	3,1	3,1	3,4	3,5	3,6
Russie	1,87	1,43	1,60	1,80	1,86
Asie	17,1	36,1	37,1	36,8	37,1
Chine**	7,31	23,57	24,20	23,48	23,50
Inde	1,23	2,09	2,19	2,37	2,49
Amérique du Sud	3,2	3,1	3,5	3,7	3,8
Brésil	1,94	1,39	1,50	1,71	1,84

*Comprend les camions légers. **Inclut les véhicules utilitaires multisegments depuis 2005.

Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Ward's Automotive Reports, Bloomberg.

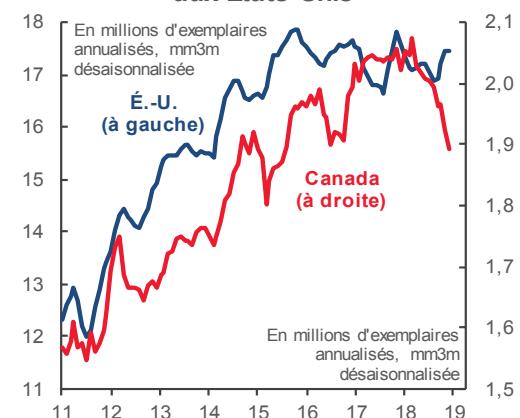
Ventes de véhicules par région


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

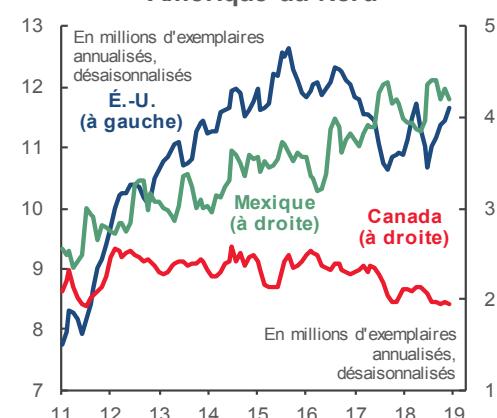
Tableau 2 — Perspectives des ventes de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis

	2000-15	2016	2017	2018e	2019p
(Milliers d'unités, taux annuel)					
Canada	1 668	1 949	2 041	1 984	1 930
Automobiles	776	662	644	576	490
Production intérieure	490	439	438	378	325
Importations	286	223	206	197	165
Camions légers	892	1 287	1 397	1 408	1 440
(Millions d'unités, taux annuel)					
États-Unis	14,40	17,50	17,10	17,19	16,80
Automobiles	6,90	6,90	6,10	5,30	4,50
Camions légers	7,50	10,60	11,00	11,89	12,30
(Millions d'unités, taux annuel)					
Production nord-américaine*	14,63	18,15	17,48	17,46	17,75
Canada	2,24	2,37	2,19	2,02	1,95
États-Unis	9,80	12,18	11,23	11,32	11,60
Mexique	2,59	3,60	4,06	4,11	4,20

*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.

Ventes de véhicules au Canada et aux États-Unis


Sources : Études économiques de la Banque Scotia, GAC et WardsAuto.

Production de véhicules en Amérique du Nord


Sources : Études économiques de la Banque Scotia et WardsAuto.

Tableau 3 — Perspectives des ventes de véhicules selon la province

	2000-15	2016	2017	2018e	2019p
Canada	1 668,0	1 949,0	2 041,0	1 984,0	1 930,0
Provinces de l'Atlantique	125,0	140,0	143,0	125,0	121,0
Provinces du centre	1 034,0	1 265,0	1 300,0	1 302,0	1 256,0
Québec	411,0	458,0	453,0	449,0	430,0
Ontario	623,0	807,0	847,0	853,0	826,0
Provinces de l'Ouest	509,0	544,0	598,0	557,0	553,0
Manitoba	49,0	55,0	62,0	67,0	60,0
Saskatchewan	49,0	51,0	56,0	47,0	48,0
Alberta	232,0	220,0	245,0	226,0	220,0
Colombie-Britannique	179,0	218,0	235,0	217,0	225,0

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

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

Tableau 4 — Part du marché des automobiles selon le constructeur — Canada (Milliers d'unités)*

	2017		2018		2017		2018	
	janv. à dec.	Unités	janv. à dec.	Unités	dec.	Unités	dec.	Unités
	% du total		% du total		% du total		% du total	
Total	637,4	100,0	575,3	100,0	32,5	100,0	28,5	100,0
Trois Grands	119,6	18,8	100,2	17,4	6,5	20,0	3,3	11,4
Fiat-Chrysler	63,8	10,0	57,9	10,1	3,6	11,2	1,9	6,6
Ford	37,6	5,9	30,4	5,3	1,6	4,9	1,1	4,0
General Motors	18,2	2,9	11,9	2,1	1,3	4,0	0,2	0,8
Constructeurs japonais	287,5	45,1	271,8	47,3	13,1	40,2	13,9	48,9
Honda	94,0	14,7	93,2	16,2	3,5	10,7	4,1	14,3
Toyota	88,0	13,8	86,6	15,1	4,1	12,6	5,2	18,2
Nissan	45,0	7,1	40,9	7,1	2,1	6,4	2,1	7,3
Mazda	33,8	5,3	30,5	5,3	1,9	5,8	1,5	5,3
Mitsubishi	8,3	1,3	4,4	0,8	0,4	1,3	0,2	0,6
Subaru	18,5	2,9	16,2	2,8	1,1	3,4	0,9	3,1
Constructeurs européens	118,7	18,6	104,1	18,1	6,8	20,9	5,9	20,6
BMW	22,6	3,5	19,8	3,4	1,7	5,2	0,9	3,2
Mercedes-Benz	23,1	3,6	20,1	3,5	1,5	4,5	1,3	4,7
Volkswagen Group	68,8	10,8	60,7	10,6	3,4	10,4	3,3	11,7
Volvo	2,1	0,3	2,1	0,4	0,1	0,4	0,2	0,8
Autres	2,0	0,3	1,3	0,2	0,1	0,4	0,1	0,2
Reste du monde	111,6	17,5	99,1	17,2	6,1	18,9	5,5	19,1
Hyundai	71,3	11,2	62,0	10,8	3,9	12,1	3,1	11,0
KIA	40,4	6,3	37,2	6,5	2,2	6,8	2,3	8,2
Tous les autres	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0

*Sources : Études économiques de la Banque Scotia, constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Tableau 5 — Part du marché des camions selon le constructeur — Canada (Milliers d'unités)*

	2017		2018		2017		2018	
	janv. à dec.	Unités	janv. à dec.	Unités	dec.	Unités	dec.	Unités
	% du total		% du total		% du total		% du total	
Total des ventes de camions	948,1	100,0	969,6	100,0	-	390,9	100,0	-
Total des ventes de camions légers	948,1	100,0	969,6	100,0	-	390,9	100,0	-
Trois Grands	792,6	83,6	757,5	78,1	51,8	-	13,3	42,1
Fiat-Chrysler	239,3	25,2	230,7	23,8	16,2	-	4,1	12,0
Ford	271,0	28,6	267,2	27,6	16,0	-	4,1	14,9
General Motors	248,9	26,3	213,0	22,0	16,4	-	4,2	11,7
Autres constructeurs intérieurs	33,4	3,5	46,6	4,8	3,3	-	0,9	3,5
Constructeurs japonais	432,3	45,6	461,5	47,6	28,5	-	7,3	31,7
Honda	103,3	10,9	102,2	10,5	6,2	-	1,6	6,6
Toyota	136,6	14,4	145,1	15,0	8,5	-	2,2	10,7
Nissan	101,6	10,7	108,2	11,2	7,3	-	1,9	7,4
Mazda	40,3	4,2	43,4	4,5	2,8	-	0,7	2,5
Mitsubishi	14,4	1,5	20,9	2,2	0,9	-	0,2	1,5
Subaru	36,1	3,8	41,8	4,3	2,8	-	0,7	3,1
Constructeurs européens	114,0	12,0	133,4	13,8	9,1	-	2,3	9,7
BMW	23,1	2,4	26,2	2,7	1,9	-	0,5	1,9
Mercedes-Benz	29,1	3,1	29,6	3,1	2,2	-	0,6	2,3
Volkswagen Group	45,1	4,8	57,3	5,9	3,6	-	0,9	3,9
Volvo	5,0	0,5	7,1	0,7	0,6	-	0,1	0,5
Autres	11,8	1,2	13,2	1,4	0,9	-	0,2	1,0
Reste du monde	-	390,9	-	41,2	-	382,9	-	480,4
Hyundai	58,9	6,2	67,2	6,9	3,3	-	0,8	3,8
KIA	36,2	3,8	35,8	3,7	2,3	-	0,6	2,0
Tous les autres	-	485,9	-	51,3	-	485,9	-	485,9
								122,5

*Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Tableau 6 — Ventes d'automobiles par province (Milliers d'unités)

	2017 janv. à nov.	2018 janv. à nov.	2017 nov.	2018 nov.
CANADA	612,9	549,8	45,6	38,7
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	43,7	36,4	2,7	2,1
Terre-Neuve-et-Labrador	8,6	7,3	0,5	0,4
Île-du-Prince-Édouard	2,7	2,3	0,1	0,2
Nouvelle-Écosse	19,8	16,6	1,2	0,9
Nouveau-Brunswick	12,6	10,3	0,8	0,6
PROVINCES DU CENTRE	437,3	398,1	33,5	29,0
Québec	179,1	159,3	13,5	11,5
Ontario	258,2	238,8	19,9	17,5
PROVINCES DE L'OUEST	131,9	115,2	9,4	7,7
Manitoba	12,9	14,2	0,9	0,8
Saskatchewan	8,2	6,7	0,6	0,5
Alberta	44,1	35,9	3,2	2,4
Colombie-Britannique	66,7	58,4	4,8	4,0

Source : Statistique Canada.

Ventes de véhicules au Canada par constructeur*

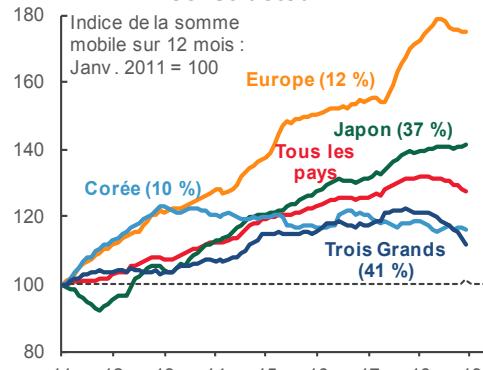
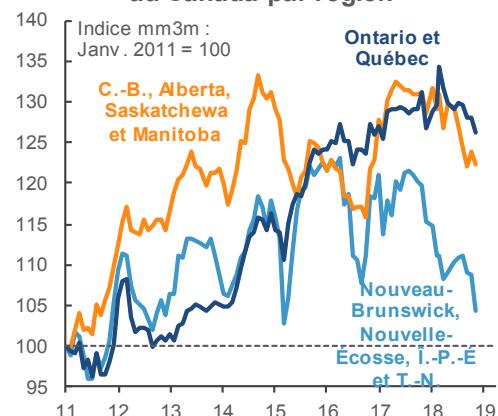

 Sources : Études économiques de la Banque Scotia et GAC.
 *Part du marché entre parenthèses.

Tableau 7 — Ventes de camions par province (Milliers d'unités)*

	2017 janv. à nov.	2018 janv. à nov.	2017 nov.	2018 nov.
CANADA	1 336,4	1 367,8	111,5	110,5
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	94,3	89,3	2,7	6,3
Terre-Neuve-et-Labrador	23,3	21,7	0,5	1,5
Île-du-Prince-Édouard	5,4	5,1	0,1	0,3
Nouvelle-Écosse	36,0	33,6	1,2	2,4
Nouveau-Brunswick	29,6	28,9	0,8	2,1
PROVINCES DU CENTRE	809,2	849,0	71,3	69,1
Québec	264,5	277,5	23,0	22,7
Ontario	544,7	571,4	48,3	46,4
PROVINCES DE L'OUEST	432,8	429,5	37,5	35,1
Manitoba	46,0	50,4	4,1	3,6
Saskatchewan	44,3	40,3	3,8	3,3
Alberta	188,3	186,3	15,8	15,0
Colombie-Britannique	154,2	152,5	13,7	13,2

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

Ventes de véhicules au Canada par région



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

Tableau 8 — Rendement financier des entreprises canadiennes concessionnaires et ateliers de réparations

	Annuel			Trimestriel (taux annuel)		
	2015	2016	2017	2018T1	2018T2	2018T3
Bénéfice net après impôt (\$ millions CA)	2 930,0	2 940,0	3 660,0	2 260,0	3 644,0	3 724,0
Marge bénéficiaire avant impôt (%)	2,6	2,5	2,7	1,9	2,6	2,5
Taux de roulement de l'inventaire	5,2	5,1	4,9	4,7	4,7	4,8
Ratio de couverture de l'intérêt	7,5	7,5	8,0	5,7	7,4	6,8
Ratio dette/capitaux propres	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8
Rendement de l'avoir des actionnaires (%)	21,1	18,8	21,4	16,1	19,5	18,0

Définition des ratios :

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

Marge bénéficiaire avant impôt : revenu avant impôt/ventes

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

Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

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

Source : Statistique Canada.

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 Scotiabanc 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.