

La léthargie des ventes mondiales d'automobiles est tenace; or, le marché chinois prend du mieux

- En mars, les ventes mondiales de véhicules ont perdu 4,7 % sur un an pour enchaîner un septième mois consécutif de repli en glissement annuel, même si elles ont inscrit, en glissement mensuel, leur plus forte progression depuis le début de 2012, à 7,6 %, grâce à un rebond des achats en Chine dans la foulée d'une activité commerciale déprimée aux alentours du Nouvel An lunaire (graphique 1).
- Au Canada, les achats de voitures continuent de plonger sur un an, mais semblent vouloir se stabiliser, après avoir inscrit des chiffres de ventes particulièrement anémiques à la fin de 2018.

CANADA : REBOND DES VENTES DANS LA FOULÉE DU T4

Au Canada en mars, les ventes de voitures ont à nouveau reculé de 2,5 % sur un an — pour inscrire leur treizième baisse consécutive sur un an — même si elles ont continué de s'améliorer après une fin d'année atonique en 2018, en se hissant de 0,9 % en glissement mensuel à 1,97 million d'exemplaires achetés, en données annualisées et désaisonnalisées. Par rapport au quatrième trimestre de 2018, les ventes des trois premiers mois de 2019 ont gagné 2,8 % pour s'établir à une moyenne mensuelle de 1,95 million d'exemplaires vendus en données annualisées et désaisonnalisées. Nous nous attendons à ce que les ventes de véhicules au Canada s'orientent lentement à la baisse jusqu'à la fin de l'année pour se chiffrer à un total de 1,93 million d'exemplaires livrés en 2019.

Les ventes aux ménages, qui continuent de baisser par rapport à il y a un an, paraissent vouloir se stabiliser : en mars, les achats ont inscrit leur plus modeste gain sur un an depuis octobre 2018 et se sont relevés en glissement trimestriel après avoir enchaîné trois baisses trimestrielles consécutives. Les ménages se sont probablement abstenus de faire de gros achats dans le dernier trimestre de 2018 en raison de l'affaissement des marchés boursiers et de la conjoncture économique maussade dans l'ensemble, alors qu'en janvier et février, les solides gains de l'emploi et une nette reprise des marchés financiers ont paru modérer légèrement le fléchissement des ventes de voitures au détail. Il n'empêche que nous nous attendons à ce que les dépenses des ménages se ralentissent en 2019, ce qui cadre avec le passage à vide temporaire de la croissance économique au Canada en raison des contingents de production pétrolière imposés par le gouvernement de l'Alberta, en plus du ralentissement prévu de la croissance du PIB dans l'ensemble de l'économie intérieure, qui s'aligne sur son potentiel à long terme. Bien que les ventes au détail se soient améliorées, les achats des parcs automobiles ont essentiellement porté la hausse des livraisons constatée depuis le début de 2019 grâce au brusque rebond des ventes, léthargiques à la fin de 2018. Toutefois, en raison des achats anormalement élevés des parcs automobiles en février et en mars, nous nous attendons à ce que les ventes aux entreprises se ralentissent dans les prochains mois.

Le total des ventes a été étayé par le segment des camions légers, dont les achats ont monté sur un an pendant deux mois consécutifs : les camions continuent de conquérir des parts de marché sur les voitures, dont les ventes ont inscrit une dix-neuvième baisse mensuelle d'affilée sur un an (graphique 2). Hormis la baisse dans les deux chiffres des ventes de camions sur un an pour GM et Fiat-Chrysler, tous les autres grands constructeurs automobiles à l'exception de Toyota ont connu une forte hausse des livraisons de camions pour le mois.

PROVINCES CANADIENNES

En Ontario, les ventes de voitures se sont améliorées après avoir baissé de 6,6 % sur un an le mois dernier, en inscrivant une légère baisse de 0,5 % sur un an en mars grâce à une

RENSEIGNEMENTS

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

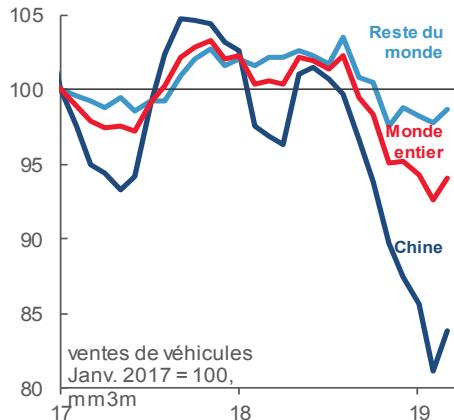
Ventes de véhicules automobiles

	févr. '19	mars '19	janv.-mars '19
	(% d'évolution sur un an)		
Monde entier	-6,5	-4,7	-6,5
Amérique du Nord			
Canada	-3,7	-2,5	-4,1
États-Unis	-2,3	-2,2	-2,0
Mexique	-5,3	-1,2	-1,5
Amérique du Sud			
Argentine	-58,8	-57,6	-56,8
Brésil	25,2	-0,2	10,1
Chili	-5,1	-9,5	-3,5
Colombie	0,6	2,7	0,1
Pérou	-0,1	-7,1	-0,6
Europe de l'Ouest			
France	2,1	-2,3	-0,6
Allemagne	2,7	-0,5	0,2
Italie	-2,1	-9,6	-6,5
Espagne	-21,4	-4,3	-13,6
Royaume-Uni	1,4	-3,4	-2,4
Europe de l'Est			
Russie	-3,6	1,8	-0,5
Turquie	-47,5	-36,6	-44,9
Asie-Pacifique			
Australie	-9,4	-7,1	-8,1
Chine	-17,4	-6,9	-13,8
Inde	0,0	-1,7	-1,0
Japon	1,2	-4,0	-0,8
Corée	-4,4	2,1	-0,4

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

Graphique 1

Hausse des ventes en Chine en mars



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, associations automobiles nationales.

vigoureuse progression dans les deux chiffres des livraisons aux parcs automobiles, ce qui contraste avec la baisse estimée de l'ordre de 5 % sur un an des ventes aux ménages, qui ont quand même réduit de moitié leur plongeon de 10 % sur un an le mois précédent. Au début de l'année, les achats au détail ont probablement été malmenés par les intempéries anormales et pourraient se ressaisir dans les prochains mois. Or, nous nous attendons à ce qu'en Ontario, comme dans toutes les autres provinces, les ventes baissent sur l'ensemble de l'année, puisque le marché automobile canadien continue de se ralentir après avoir mené des livraisons record en 2017. Bien que nous nous attendions à ce que la croissance économique en Ontario se ralentisse à 1,7 % en 2019, contre 2,2 % l'an dernier, la création constante d'emplois dans cette province devrait continuer de porter la vigueur des ventes de véhicules, même si elles plafonnent. (Veuillez consulter nos plus récentes *Perspectives provinciales* pour une analyse complète de l'économie des provinces.)

Au Québec, les achats de véhicules ont perdu 5 % sur un an : les livraisons d'automobiles continuent de plonger après avoir inscrit des sommets absolus. La croissance économique de cette province devrait s'orienter à la baisse après avoir connu son essor le plus vigoureux sur deux ans depuis 2001, grâce à de solides gains dans l'investissement privé en réaction aux pressions qui pèsent sur la capacité. Il n'empêche que l'économie de cette province sera favorisée par les nouvelles règles de l'amortissement accéléré, qui devraient étayer les dépenses des entreprises cette année et l'an prochain, ce qui compensera partiellement le ralentissement des gains dans les exportations à destination des États-Unis.

En Alberta, les ventes de véhicules ont inscrit en mars leur dixième baisse d'affilée sur un an, soit 0,2 %, ce qui représente une amélioration par rapport à la contraction sur un an de 5,2 % en février grâce à l'amélioration des livraisons aux parcs automobiles. Après de brusques baisses dans les deux premiers mois de 2018, les ventes de mars ont connu leur plus faible baisse sur un an dans cette très récente séquence négative. Bien que les ventes aux ménages aient été anémiques par rapport à il y a un an, nous ne nous attendons pas à une inversion significative de la baisse des achats au détail dans cette province. Puisque l'incertitude dans le secteur de l'énergie freine les plans d'embauche et d'investissement en Alberta, nos plus récentes prévisions laissent entrevoir une hausse de 1,2 % du PIB réel en 2019; il s'agit du rythme de croissance le plus lent de cette province depuis la récession qu'elle a connue en 2015-2016.

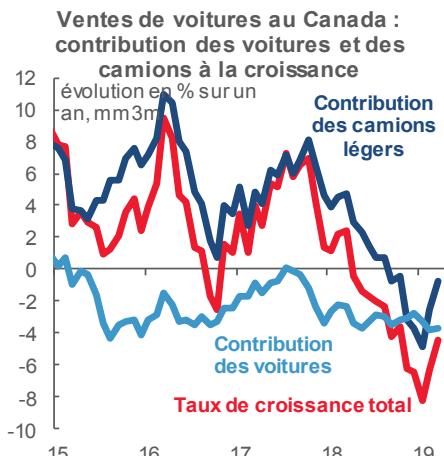
En mars, les livraisons de voitures en Colombie-Britannique se sont contractées de 4,9 % sur un an : les dépenses de consommation des ménages continuent de s'adapter aux répercussions des politiques provinciales et fédérales sur le logement, qui expliquent la séquence de 14 mois consécutifs de baisse sur un an dans les ventes de logements. Nous nous attendons à ce que les ventes de véhicules décollent plus tard cette année grâce aux solides gains de l'emploi constatés depuis septembre 2018, alors que dans cette province, le secteur de l'immobilier finit de s'adapter aux nouvelles règles hypothécaires et que l'économie est portée par la construction d'un terminal d'exportation du GNL de 40 G\$ dans les prochains mois.

ÉTATS-UNIS : SOLIDES GAINS EN GLISSEMENT MENSUEL, MAIS BAISSE ATTENDUE DES VENTES

Aux États-Unis, les achats de véhicules ont reculé de 2,2 % sur un an en mars — pour accuser leur troisième baisse consécutive sur un an —, même s'ils ont fortement augmenté de 5,9 % en glissement mensuel à 17,5 millions d'exemplaires vendus en chiffres annualisés et désaisonnalisés. En mars toutefois, le relèvement des ventes se révélera probablement temporaire, après avoir été relativement léthargique en janvier et en février en raison de facteurs transitoires comme les intempéries et la paralysie des services de l'État américain. Nous nous attendons à ce que les ventes de voitures aux États-Unis baissent pour passer de 17,2 millions d'exemplaires vendus en 2018 à 16,8 millions en 2019, à cause de la décélération générale de l'activité économique américaine.

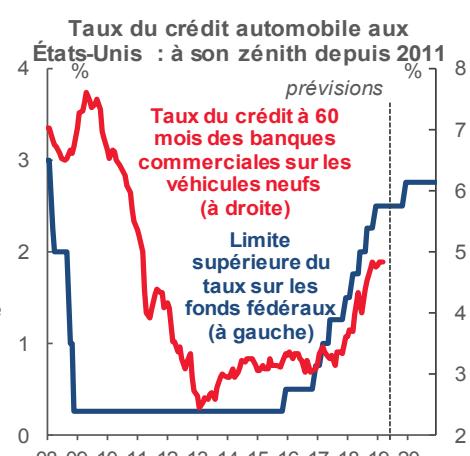
Les taux d'intérêt sur les véhicules neufs ont progressé à vive allure l'an dernier aux États-Unis pour atteindre leur plus haut depuis le début de 2011 (graphique 3). Le taux du crédit automobile sur 60 mois dans les banques commerciales s'est inscrit à 4,8 % en mars, contre 3,7 % il y a 12 mois, ce qui cadre avec les quatre hausses de 25 points de base de la Réserve fédérale américaine depuis mars 2018. En raison du ralentissement de la croissance du PIB et des pressions inflationnistes discrètes, nous nous attendons à ce que la Fed reste sur la touche jusqu'à la fin de 2019 et à ce qu'elle ne relève qu'une fois son taux directeur l'an prochain, au premier trimestre. Même si les taux d'emprunt sont proches de leurs sommets cycliques, on ne s'attend pas à ce qu'ils continuent d'augmenter considérablement à court terme, ce qui déprimera encore les ventes de voitures. De concert avec la hausse des taux d'intérêt, la réduction des rabais sur les véhicules neufs et le basculement généralisé en faveur de véhicules plus gros et plus chers ont rehaussé de 5,1 % sur un an, en mars, la mensualité moyenne sur une voiture neuve, selon Edmunds. Par comparaison, les salaires hebdomadaires ont augmenté de 3,2 % sur un an dans le même mois.

Graphique 2



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, GAC.

Graphique 3



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, New York Times, Federal Reserve Board.

MEXIQUE : LES VENTES POURRAIENT SE STABILISER

En mars, les ventes de voitures mexicaines ont baissé de 1,2 % sur un an, ce qui représente une amélioration par rapport au plongeon de 5,3 % sur un an en février. Les achats se sont maintenant contractés, sur un an, pendant 22 mois consécutifs, à l'exception d'une hausse en janvier en raison du changement ponctuel intervenu dans la méthodologie de publication des rapports de GM (graphique 4). Toujours est-il que la baisse des ventes de véhicules semble se stabiliser, puisque les achats ont augmenté, en glissement mensuel, en janvier, février et mars, en enchaînant la première séquence trimestrielle positive du marché depuis décembre 2015. La hausse de 16 % du salaire minimum national — et l'augmentation de 100 % du salaire minimum dans l'ensemble des régions à la lisière de la frontière américaine — relancera probablement les ventes de véhicules dans ce pays, surtout dans le nord; les salaires réels moyens ont augmenté sur un an pendant 12 mois consécutifs. Pourtant, l'investissement privé sera freiné en 2019, puisque l'incertitude économique reste exacerbée au Mexique, surtout par rapport au secteur de l'énergie : la société pétrolière d'État Pemex est aux prises avec des difficultés financières et réclame l'aide du gouvernement fédéral. Les plans d'investissement des entreprises restent eux aussi discrets en raison du programme commercial imprévisible de l'administration américaine, de la menace du président Trump de fermer la frontière qui sépare le Mexique des États-Unis et des retards législatifs qu'accuse, aux États-Unis, la ratification de l'AÉUMC.

ASIE-PACIFIQUE : FORTE HAUSSE SUR UN MOIS EN CHINE APRÈS UNE LÉTHARGIE EN JANVIER ET FÉVRIER

En Chine, les achats de véhicules ont ralenti leur baisse sur un an avec un repli de 6,9 % sur un an en mars après s'être contractés dans les deux chiffres sur un an pendant six mois consécutifs et inscrit, en rythme désaisonnalisé, une hausse massive de 29 % en glissement mensuel, dans la foulée du total des ventes qui ont atteint leur plus creux, depuis 2014, en janvier et février. Durant le deuxième semestre de 2018, les achats des ménages ont été malmenés par l'effort massif de désendettement du gouvernement chinois : le total des nouveaux crédits consentis dans l'économie a plongé de plus de 3 000 milliards de renminbis par rapport à 2017, ce qui représente un plongeon de 14 %. Cette campagne de désendettement visait essentiellement le secteur financier non traditionnel, qu'on appelle aussi le « secteur bancaire parallèle », qui avait été un important moteur de l'endettement fulgurant en 2016-2017 (graphique 5). Le net ralentissement de la création du crédit, en plus de l'incertitude économique que fait peser la tumultueuse relation commerciale entre les États-Unis et la Chine, est venu réduire la croissance du PIB au deuxième semestre de 2018. Les dirigeants chinois du pouvoir exécutif et de la banque centrale ont adopté des mesures de relance pour contrer la léthargie économique, ce qui devrait étayer les ventes de voitures dans le dernier semestre de 2019. (Pour en savoir plus, veuillez consulter notre rapport le plus récent sur les [Prévisions mondiales](#).) Par rapport à la même époque l'an dernier, les nouveaux prêts ont augmenté de 52 % sur un an dans la période de janvier à mars, malgré une forte hausse du crédit traditionnel (graphique 5 à nouveau). Nous nous attendons à ce que les achats de voitures continuent de se contracter sur un an dans le premier semestre de l'année, en décrochant des niveaux de vente presque sans précédent au premier semestre de 2018, avant de remonter dans l'année pour atteindre un total annuel des ventes qui cadre avec le résultat de 2018 grâce à des mesures de relance de la croissance et à l'apaisement des tensions commerciales avec les États-Unis.

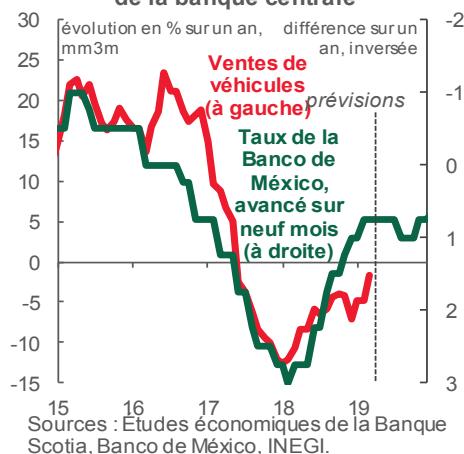
En Inde, le rythme de croissance des ventes de voitures s'est nettement ralenti depuis juillet 2018, puisque les taux d'intérêt et les prix de l'essence, ainsi que la plus grande rigueur dans les assurances à souscrire sur les voitures neuves, ont tenu en laisse les consommateurs. Les livraisons de véhicules ont perdu 1,7 % sur un an par rapport à un sommet absolu en mars, pour se solder par une baisse de 1 % sur un an depuis le début de l'année. Les ventes de voitures en Inde devraient prendre du mieux dans les prochains mois : l'assouplissement de la politique monétaire et les baisses d'impôts déployées récemment porteront les dépenses des ménages en 2019. Nous prévoyons que les achats de véhicules augmenteront de 4 % en 2019, après avoir progressé de 8 % l'an dernier.

EUROPE DE L'OUEST : LE RALENTISSEMENT DE LA CROISSANCE ET LES CRAINTES DU BREXIT FREINENT LES VENTES

Les livraisons de voitures ont reculé sur un an pour un septième mois consécutif en Europe de l'Ouest, dont l'économie régionale baisse de régime de concert avec la stabilisation des ventes après une transition erratique avec les nouvelles normes sur les émissions polluantes des véhicules. Outre le ralentissement — mené par la Chine — de la croissance économique mondiale, l'Europe affronte une tourmente politique sur son territoire en raison du flou des procédures de divorce entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, de l'agitation civile en France et de

Graphique 4

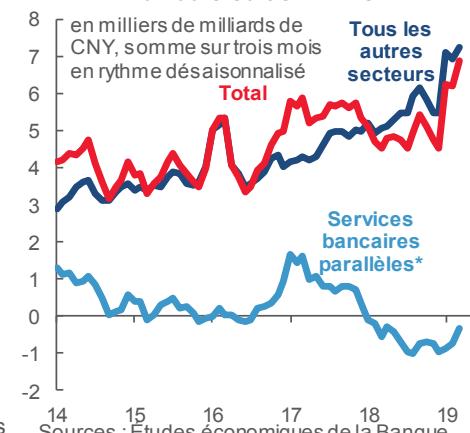
Mexique : ventes de voitures et taux de la banque centrale



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Banco de México, INEGI.

Graphique 5

Flux du crédit en Chine



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, PBoC. *Prêts entiercés et fiduciaires, acceptations bancaires.

l'instabilité de l'équipe dirigeante en Italie, de même qu'à cause des craintes sur d'éventuelles sanctions tarifaires américaines sur les voitures. En mars, la baisse des achats de voitures de 3,6 % sur un an dans la région s'explique essentiellement par le brutal repli de 9,6 % sur un an en Italie et par la contraction de 4,3 % sur un an en Espagne, alors que les achats ont plongé de 2,3 % sur un an en France et ont reculé légèrement de 0,5 % sur un an en Allemagne, après avoir inscrit des gains sur un an dans le mois précédent. Au Royaume-Uni, les ventes ont reculé de 3,4 % sur un an et se replieront probablement plus brusquement en avril, puisque ce pays se rapprochait dangereusement d'un Brexit sans accord le 12 avril avant qu'on lui consente un délai de grâce jusqu'au 31 octobre 2019.

L'économie italienne s'est contractée au troisième comme au quatrième trimestre de 2018 et poursuivra probablement son repli au premier trimestre de 2019 : l'incertitude politique et l'assombrissement des perspectives économiques (graphique 6) pèsent sur les dépenses des entreprises et des ménages. Le gouvernement de la coalition en Italie affronte la difficile tâche de relancer la croissance grâce à d'autres mesures de relance des dépenses d'investissement tout en continuant de respecter, envers l'Union européenne, ses engagements dans la maîtrise de la dette publique. La stabilité politique en Italie risque aussi d'être fragilisée par les tiraillements entre les commettants du gouvernement de coalition. En outre, le crédit aux sociétés reste contraint, puisque les banques continuent de s'efforcer d'assainir leur bilan en se défaissant de leurs mauvaises créances. En se rappelant ces facteurs, les ventes de voitures devraient se contracter en Italie en 2019, de concert avec une croissance économique quasiment inerte, voire négative pour l'année.

Malgré une légère baisse sur un an en mars, les ventes de véhicules en Allemagne semblent se stabiliser après que les nouvelles normes d'émissions de l'Union européenne aient amené certains constructeurs automobiles à réduire la production et la vente des véhicules non admissibles pendant le deuxième semestre de 2018 (graphique 7). Le plongeon dans le montage des voitures a fait baisser la production industrielle dans ce pays; la situation a encore été exacerbée par le ralentissement de la croissance économique en Chine. L'Allemagne a évité in extremis une récession technique — deux trimestres consécutifs de croissance économique négative — grâce à une microprogression du PIB réel au quatrième trimestre de 2018, suivie d'un relèvement plus vigoureux de l'activité économique dans les trois premiers mois de 2019. Nous prévoyons qu'en 2019, la demande automobile en Allemagne restera pratiquement inchangée par rapport à l'an dernier sur fond de timide croissance du PIB, qui devrait, selon nos prévisions, s'inscrire à son plus creux depuis 2013, soit 0,9 %.

En mars, les achats de voitures en France ont plongé sur un an; or, comme en Allemagne, elles suivent une trajectoire de stabilisation, à partir de chiffres de ventes anormalement léthargiques dans la dernière partie de 2018. La baisse des livraisons de voitures par rapport aux nouvelles règles sur les émissions polluantes a été accentuée par la confiance amoindrie des entreprises et des ménages en France dans la foulée des manifestations des « gilets jaunes » contre les inégalités sociales. Le gouvernement français a déployé un train de mesures — et devrait consacrer d'autres efforts — visant à apaiser la grogne sociale en rehaussant les revenus disponibles, et par le fait même, les dépenses des ménages, en 2019. Toujours est-il que nous nous attendons à ce que les ventes de voitures restent anémiques en 2019, puisque l'incertitude économique et politique prima. Les ventes de voitures ont probablement baissé en avril, puisque les manifestations contre les inégalités sociales se sont intensifiées en réaction aux promesses de dons de plusieurs millions de dollars pour la reconstruction de la Cathédrale Notre-Dame.

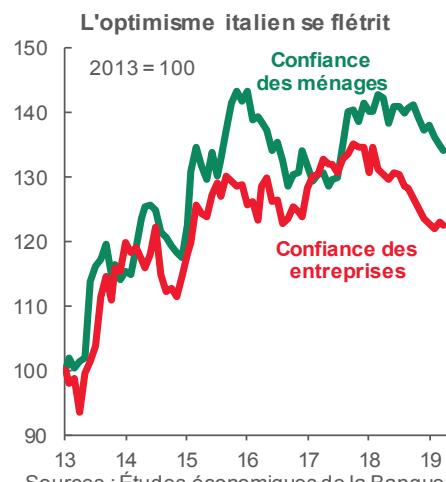
EUROPE DE L'EST : LÉGÈRE RELANCE GRÂCE AUX SUBVENTIONS D'ÉTAT EN RUSSIE

En mars 2019, les ventes de véhicules en Russie ont été portées par les subventions consenties par l'État aux véhicules moins chers afin de freiner le ralentissement de la croissance de la demande de véhicules. Après avoir crû de 13 % en 2018, les ventes de voitures en Russie ont baissé de 0,5 % sur un an dans les trois premiers mois de 2019, malgré un bond de 1,8 % sur un an en mars. La vive accélération de l'inflation depuis l'été, qui a porté en territoire négatif les salaires réels, la baisse de l'emploi, la hausse de deux points de pourcentage des taxes à la valeur ajoutée au tournant de l'année et l'augmentation des taux d'intérêt se conjugueraient pour déprimer la croissance des dépenses des ménages en 2019; les ventes de véhicules devraient donc se contenter de monter légèrement cette année.

AMÉRIQUE DU SUD

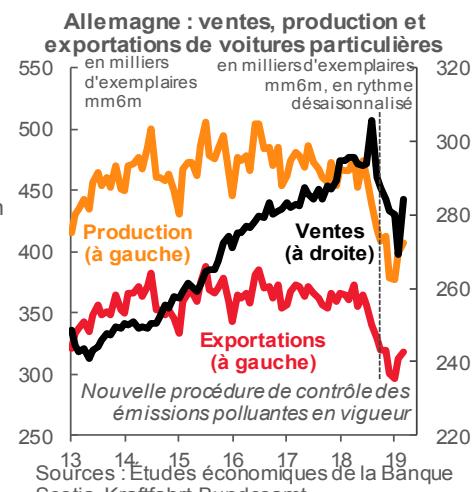
Après un bond de 25 % sur un an en février, les ventes de voitures au Brésil ont perdu 0,2 % sur un an en mars; toutefois, ces deux chiffres s'expliquent probablement par l'effet temporel du carnaval brésilien et, par le fait même, par la baisse du nombre de jours ouvrables, en février 2018 et en mars 2019. Pour le trimestre, les achats de véhicules au Brésil se sont fortement accélérés de 10,1 % sur un an sur fond d'amélioration des

Graphique 6



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Istat.

Graphique 7



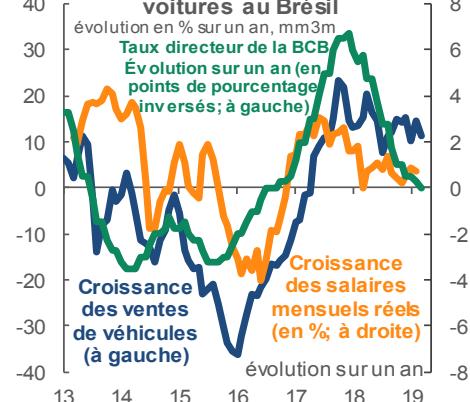
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Kraftfahrt-Bundesamt.

perspectives économiques, et les taux d'intérêt réels s'inscrivent actuellement à leur plus creux depuis le milieu de 2013, alors que la croissance des salaires réels est en territoire positif depuis plus de deux ans (graphique 8). Or, l'économie brésilienne continue de tourner nettement en deçà du potentiel après les contractions du PIB réel en 2015 et en 2016, alors que le taux de chômage est resté élevé à 12,5 % en moyenne depuis la fin de 2016, ce qui vient freiner une accélération qui aurait normalement pu être plus forte dans les ventes de véhicules. Les craintes sur les finances publiques, puisqu'on n'est pas parvenu, jusqu'à maintenant, à adopter une réforme budgétaire qui réduirait les dépenses consacrées aux régimes de retraite — qui absorbe plus de 40 % des dépenses fédérales — continuent de peser sur l'humeur économique, ce qui décale le solide rebond de l'investissement privé espéré sous la gouverne du président élu récemment, Jair Bolsonaro. Nous nous attendons à ce que les ventes de véhicules au Brésil bondissent d'environ 7 % en 2019, après s'être accélérées de 14 % l'an dernier.

En mars au Chili, les ventes de voitures se sont brusquement contractées de 9,5 % sur un an : depuis le début de l'année, les ventes ont reculé de 3,5 % sur un an, après avoir inscrit des records de livraisons de janvier à mars l'an dernier. Les ventes de voitures au Chili ont inscrit des sommets absolus en 2018 : les achats ont augmenté de 16 % grâce à la baisse des prix des voitures et à la forte accélération de la croissance économique. Toutefois, la modération de la croissance du PIB réel chilien, qui s'est amorcée dans le deuxième semestre de 2018, de concert avec des perspectives économiques amoindries, mais toujours aussi vigoureuses et le ralentissement de la croissance de l'emploi, écornera probablement les ventes de véhicules en 2019.

Graphique 8

La hausse des salaires et la baisse des taux d'intérêt portent les ventes de voitures au Brésil



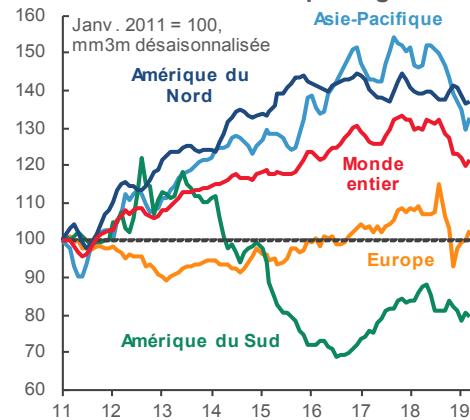
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, IBGE, BCB.

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

	2000-15	2016	2017	2018	2019p
Total	54,9	77,3	79,0	78,6	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	3,4	3,5
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	23,44	23,50
Inde	1,23	2,09	2,19	2,37	2,47
Amérique du Sud	3,2	3,1	3,5	3,7	3,8
Brésil	1,94	1,39	1,50	1,71	1,82

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

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

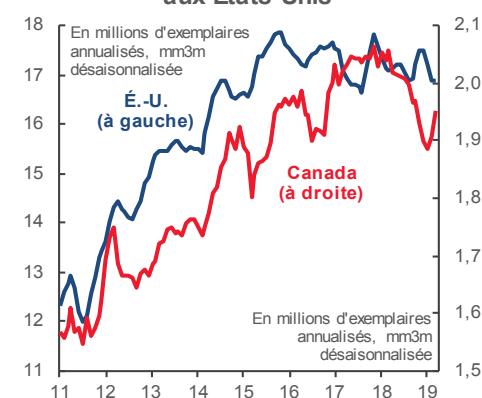
Graphique A1
Ventes de véhicules par région


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

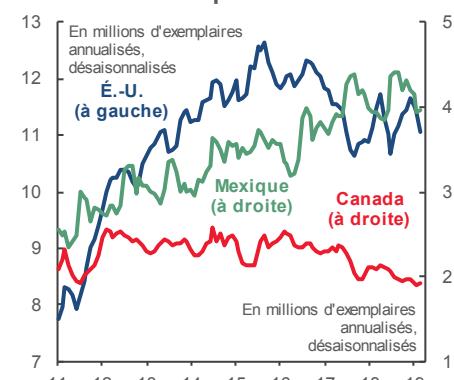
Tableau 2 — Perspectives des ventes de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis

	2000-15	2016	2017	2018	janv.-mars	2019 prév.
(Milliers d'unités, taux annuel)						
Canada	1 668	1 949	2 041	1 984	1 954	1 930
Automobiles	776	662	644	576	526	490
Production intérieure	490	439	438	378	361	325
Importations	286	223	206	197	165	165
Camions légers	892	1 287	1 397	1 408	1 428	1 440
(Millions d'unités, taux annuel)						
États-Unis	14,40	17,50	17,10	17,21	16,94	16,80
Automobiles	6,90	6,90	6,10	5,30	5,08	4,50
Camions légers	7,50	10,60	11,00	11,91	11,86	12,30
(Millions d'unités, taux annuel)						
Production nord-américaine*	14,63	18,15	17,48	17,46	16,96	17,63
Canada	2,24	2,37	2,19	2,02	1,92	1,93
États-Unis	9,80	12,18	11,23	11,32	11,07	11,50
Mexique	2,59	3,60	4,06	4,11	3,97	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.

Graphique A2
Ventes de véhicules au Canada et aux États-Unis


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

Graphique A3
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

(Millions d'unités, taux annuel)* ** 2000-15 2016 2017 2018 2019p

	2000-15	2016	2017	2018	2019p
Canada	1 668	1 948	2 040	1 987	1 930
Provinces de l'Atlantique	125	140	143	125	121
Provinces du centre	1 034	1 264	1 299	1 302	1 256
Québec	411	458	462	449	430
Ontario	623	806	837	853	826
Provinces de l'Ouest	509	544	598	557	553
Manitoba	49	55	62	67	60
Saskatchewan	49	51	56	47	48
Alberta	232	220	245	226	220
Colombie-Britannique	179	218	235	217	225

*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)*

	2018		2019		2018		2019	
	janv. à mars	Unités	janv. à mars	Unités	mars	Unités	mars	Unités
	% du total		% du total		% du total		% du total	
Total	43,8	100,0	40,2	100,0	53,7	100,0	48,3	100,0
Trois Grands	7,8	17,7	6,0	15,0	10,0	18,6	9,1	18,9
Fiat-Chrysler	4,6	10,6	2,6	6,6	5,9	11,0	3,8	7,8
Ford	2,2	5,1	2,1	5,2	3,0	5,6	3,3	6,9
General Motors	0,9	2,0	1,3	3,2	1,1	2,0	2,0	4,2
Constructeurs japonais	18,9	43,2	17,3	43,0	25,6	47,8	23,6	48,8
Honda	6,6	15,0	6,4	15,9	8,5	15,8	9,0	18,7
Toyota	5,5	12,4	5,5	13,7	7,7	14,3	7,5	15,4
Nissan	3,4	7,7	2,3	5,7	4,7	8,8	2,8	5,8
Mazda	2,1	4,8	1,8	4,5	2,9	5,3	2,5	5,2
Mitsubishi	0,4	1,0	0,3	0,6	0,6	1,0	0,4	0,9
Subaru	1,0	2,3	1,0	2,5	1,4	2,5	1,3	2,7
Constructeurs européens	7,3	16,6	6,1	15,3	9,2	17,1	7,8	16,2
BMW	1,4	3,2	1,0	2,4	1,9	3,6	1,3	2,6
Mercedes-Benz	1,7	3,8	1,3	3,2	1,9	3,5	1,6	3,3
Volkswagen Group	3,9	9,0	3,7	9,2	4,8	8,9	4,6	9,6
Volvo	0,1	0,3	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4
Autres	0,2	0,4	0,1	0,2	0,4	0,7	0,1	0,3
Reste du monde	9,8	22,5	10,7	26,7	8,9	16,6	7,8	16,2
Hyundai	3,8	8,6	3,2	8,1	5,2	9,8	4,2	8,7
KIA	2,4	5,4	2,4	6,0	3,6	6,8	3,6	7,5
Tous les autres	3,7	8,4	5,1	12,7	-	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)*

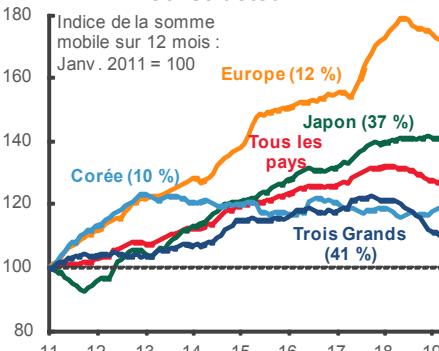
	2018		2019		2018		2019	
	janv. à mars	Unités	janv. à mars	Unités	mars	Unités	mars	Unités
	% du total		% du total		% du total		% du total	
Total des ventes de camions	109,0	100,0	108,6	100,0	139,6	100,0	140,7	100,0
Total des ventes de camions légers	109,0	100,0	108,6	100,0	139,6	100,0	140,7	100,0
Trois Grands	57,5	52,7	54,6	50,3	74,4	53,3	69,2	49,2
Fiat-Chrysler	17,0	15,6	15,8	14,5	24,3	17,4	20,8	14,8
Ford	18,1	16,6	18,7	17,2	23,0	16,5	24,6	17,5
General Motors	19,5	17,9	16,8	15,5	23,4	16,8	19,7	14,0
Autres constructeurs intérieurs	2,9	2,7	3,3	3,0	3,7	2,6	4,1	2,9
Constructeurs japonais	33,1	30,3	33,9	31,3	42,7	30,5	46,1	32,8
Honda	7,6	6,9	7,7	7,1	9,1	6,5	10,5	7,5
Toyota	10,1	9,3	10,5	9,7	13,4	9,6	12,9	9,2
Nissan	7,9	7,3	8,2	7,6	10,5	7,5	12,2	8,7
Mazda	3,3	3,0	2,8	2,6	4,2	3,0	3,7	2,6
Mitsubishi	1,4	1,3	2,1	1,9	2,1	1,5	3,3	2,4
Subaru	2,7	2,5	2,7	2,4	3,5	2,5	3,5	2,5
Constructeurs européens	9,6	8,8	9,3	8,6	11,6	8,3	12,2	8,7
BMW	1,8	1,6	1,9	1,8	1,7	1,2	2,4	1,7
Mercedes-Benz	2,4	2,2	2,2	2,0	2,7	1,9	2,7	1,9
Volkswagen Group	3,8	3,5	3,6	3,3	4,7	3,4	4,6	3,3
Volvo	0,5	0,4	0,5	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5
Autres	1,1	1,0	1,1	1,0	1,9	1,3	1,8	1,3
Reste du monde	8,9	8,1	10,7	9,9	11,0	7,9	13,2	9,4
Hyundai	3,4	3,1	4,9	4,5	4,6	3,3	6,5	4,6
KIA	2,3	2,1	2,6	2,4	3,2	2,3	3,5	2,5
Tous les autres	3,2	3,0	3,2	3,0	3,2	2,3	3,2	2,3

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

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

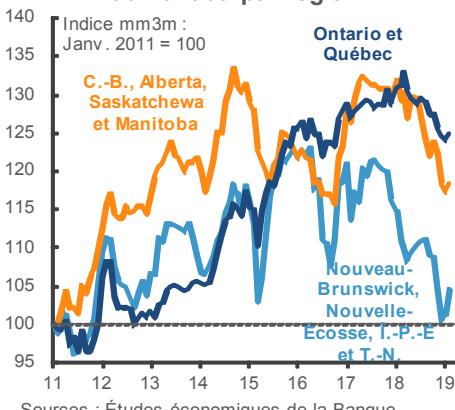
	2017 janv. à févr.	2018 janv. à févr.	2017 févr.	2018 févr.
CANADA	69,80	56,70	37,04	29,88
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	4,17	3,35	2,25	1,74
Terre-Neuve-et-Labrador	0,85	0,62	0,42	0,36
Île-du-Prince-Édouard	0,22	0,22	0,13	0,12
Nouvelle-Écosse	2,00	1,57	1,15	0,81
Nouveau-Brunswick	1,09	0,94	0,56	0,45
PROVINCES DU CENTRE	47,84	39,88	25,57	21,38
Québec	18,41	14,58	9,53	7,49
Ontario	29,43	25,30	16,05	13,89
PROVINCES DE L'OUEST	17,80	13,47	9,22	6,76
Manitoba	2,17	1,60	1,32	1,01
Saskatchewan	1,12	0,76	0,52	0,40
Alberta	5,48	3,80	2,76	1,95
Colombie-Britannique	9,04	7,31	4,62	3,40

Source : Statistique Canada.

Graphique A4
Ventes de véhicules au Canada par constructeur*


Sources : Études économiques de la Banque Scotia et GAC.

*Part du marché entre parenthèses.

Graphique A5
Ventes de véhicules au Canada par région


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

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

	2017 janv. à févr.	2018 janv. à févr.	2017 févr.	2018 févr.
CANADA	178,69	179,28	88,30	94,17
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	10,17	10,91	2,25	5,73
Terre-Neuve-et-Labrador	2,41	2,71	0,42	1,37
Île-du-Prince-Édouard	0,50	0,61	0,13	0,31
Nouvelle-Écosse	3,82	4,09	1,15	2,15
Nouveau-Brunswick	3,45	3,50	0,56	1,90
PROVINCES DU CENTRE	108,01	108,18	57,22	57,33
Québec	33,21	34,87	17,53	18,41
Ontario	74,80	73,31	39,70	38,93
PROVINCES DE L'OUEST	60,51	60,19	28,82	31,11
Manitoba	8,28	8,58	3,72	5,36
Saskatchewan	5,31	5,64	2,48	2,81
Alberta	25,84	24,66	12,40	12,46
Colombie-Britannique	21,08	21,31	10,22	10,49

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

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

	Annuel			Trimestriel (taux annuel)		
	2016	2017	2018	2018T2	2018T3	2018T4
Bénéfice net après impôt (\$ millions CA)	2 940,0	3 662,0	3 481,0	4 024,0	3 684,0	3 872,0
Marge bénéficiaire avant impôt (%)	2,5	2,7	2,4	2,5	2,5	2,7
Taux de roulement de l'inventaire	5,1	4,9	4,8	4,7	4,9	5,0
Ratio de couverture de l'intérêt	7,5	8,0	6,6	7,3	7,0	6,5
Ratio dette/capitaux propres	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8
Rendement de l'avoir des actionnaires (%)	18,8	21,4	18,3	19,3	18,2	19,6

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.