

Le recul des ventes mondiales d'automobiles perdure en mai

- En mai 2019, les ventes mondiales d'automobiles ont perdu 6,7 % sur un an (en données non désaisonnalisées), en enchaînant une neuvième baisse mensuelle consécutive sur un an.
- Alors que la saison des ventes atteint son point culminant dans la plupart des régions, l'anémie des achats en mai reconferme le ralentissement mondial. À la fin de l'année, les ventes devraient s'établir aux environs de 77,0 millions d'exemplaires, en baisse sur les 78,6 millions d'exemplaires vendus l'an dernier.
- En mai, le rythme mondial des ventes s'est amélioré légèrement, de 1,8 % sur un mois en chiffres désaisonnalisés, et les ventes un peu plus fortes aux États-Unis ont été largement masquées par la glissade soutenue des achats en Chine.
- En raison des risques de baisse considérables qu'affronte l'économie mondiale, ces améliorations marginales sur un mois ne sont sans doute pas une mauvaise nouvelle.

MONDIALEMENT : LA SITUATION POURRAIT ÊTRE PIRE

On pourrait dire que les perspectives des ventes d'automobiles sont une question de point de vue. À mesure que l'année avance, le recul mondial des ventes d'automobiles se confirme de plus en plus. Les ventes ont baissé de 7,0 % depuis le début de l'année. Pour 2019, les prévisions s'établissent désormais à 77,0 millions d'exemplaires, contre des sommets de 79,0 millions et 78,6 millions d'exemplaires, respectivement, en 2017 et en 2018. Presque toutes les grandes régions accusent un recul de leurs ventes totales. Le ralentissement synchronisé de l'économie mondiale peut expliquer cette tendance dans une certaine mesure, alors qu'une certaine variabilité témoigne des réactions des différents pays au ralentissement des ventes.

L'incertitude sans précédent qui plane sur les politiques officielles pèse sans aucun doute aussi sur les perspectives. Tantôt apaisées, tantôt avivées, les tensions commerciales minent la confiance des entreprises et des ménages et amoindrissent les perspectives de croissance, ce qui crée plus d'incertitude en ce qui concerne les prévisions des ventes d'automobiles d'ici la fin de l'année, non seulement en raison des effets sur la richesse des consommateurs, mais aussi par le truchement des taux d'intérêt, des incidences des sanctions tarifaires sur les prix et des effets des taux de change.

Un modeste relèvement des ventes d'automobiles sur un mois serait bienvenu en raison des risques de baisses tenaces. La performance des ventes d'automobiles aux États-Unis sera essentielle à mesure que l'année avance; il faut se demander si les risques de baisse se matérialiseront, puisque l'autre marché dominant de biens de consommation — la Chine — montre déjà des signes évidents de léthargie substantielle et soutenue.

CANADA : UN CONSOMMATEUR PRUDENT

En mai, le rythme des ventes d'automobiles au Canada s'est relevé marginalement, grâce à une hausse de 0,1 % en chiffres désaisonnalisés (et annualisés); or, le fléchissement sur un an s'est poursuivi. Mai avait tout ce qu'il fallait pour inscrire des ventes satisfaisantes : le beau temps est finalement arrivé, les remboursements d'impôt ont été postés — y compris le remboursement de la nouvelle taxe fédérale sur le carbone à l'intention de nombreux ménages d'un océan à l'autre — et les sociétés profitent désormais d'une manne de mesures d'incitation fiscales fédérales et provinciales pour encourager les achats : l'Ontario est la dernière province à avoir adopté, dans son budget d'avril, les provisions pour amortissement correspondantes. Mai a aussi apporté un répit temporaire dans l'incertitude commerciale qui règne sur la ratification prochaine (une fois de plus) de l'AEUMC, et les sanctions tarifaires sur l'aluminium et l'acier ont été levées au milieu du mois. (Il faut rappeler que la menace de sanctions tarifaires de 5 % contre le Mexique a été brandie le dernier jour du mois.)

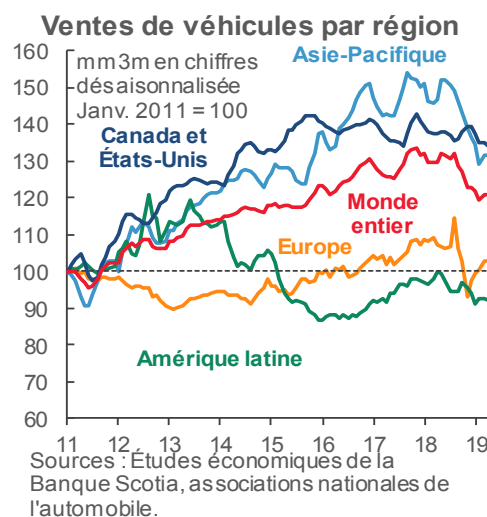
RENSEIGNEMENTS

Rebekah Young, première directrice,
Politiques économiques provinciales et fiscales
416.862.3876
Études économiques de la Banque Scotia
rebekah.young@scotiabank.com

Ventes de véhicules automobiles						
	avr '19	mai '19	janv.-mai '19	avr '19	mai '19	janv.-mai '19
	(évolution en % sur un an, en données non désaisonnalisées)			(évolution en % sur un mois, en données désaisonnalisées)		
Monde entier	-8,0	-6,7	-7,0	-3,3	1,8	-7,2
Amérique du Nord						
Canada	-3,5	-5,6	-3,9	-2,8	-0,1	-4,7
États-Unis	-2,2	-0,5	-2,5	-5,8	5,9	-1,9
Mexique	-10,2	-11,3	-3,7	-4,8	-1,6	-5,4
Amérique du Sud						
Argentine	-60,9	-63,1	-57,8	-11,4	-9,5	-58,8
Brésil	5,5	20,1	8,8	13,3	2,8	11,3
Chili	-7,8	-11,7	-4,6	4,7	-5,2	-6,5
Colombie	0,2	11,7	0,2	2,5	6,3	2,1
Pérou	0,0	-10,5	-0,5	15,2	-8,8	-2,6
Europe de l'Ouest						
France	0,4	1,2	-0,4	3,1	-0,9	0,0
Allemagne	-1,1	9,1	-0,2	1,4	5,6	1,4
Italie	1,5	-1,1	-4,7	5,3	-0,6	-3,9
Espagne	4,9	-7,3	-9,2	10,4	-8,2	-9,2
Royaume-Uni	-4,1	-4,6	-2,7	-1,4	2,5	-2,6
Europe de l'Est						
Russie	-2,7	0,5	-1,1	-1,6	4,1	-0,9
Turquie	-41,8	-40,6	-44,1	-26,1	-4,0	-46,1
Asie-Pacifique						
Australie	-9,0	-8,1	-8,3	-3,0	0,2	-8,3
Chine	-17,7	-17,4	-14,7	-9,7	0,8	-15,0
Inde	-15,0	-18,3	-4,5	-9,0	-0,3	-7,6
Japon	3,4	6,5	0,0	11,7	1,7	1,8
Corée	-3,6	-2,9	-3,2	4,5	-1,2	-3,1

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

Graphique 1



Toujours est-il que les ventes ont été décevantes malgré ces vents favorables. Sur un an, les ventes de mai ont perdu 5,6 % (en données non désaisonnalisées), pour enchaîner un quinzième mois consécutif de baisses sur un an. Ces baisses sur un an devraient commencer à se modérer à mesure que l'année avance, en raison des faibles effets de base du ralentissement à la fin de l'année écoulée; toutefois, la relance sera timide. Les ventes depuis le début de l'année évoluent tendanciellement à 1,94 million d'exemplaires en chiffres annualisés et désaisonnalisés, et nous nous attendons à ce qu'elles se réduisent d'ici la fin de l'année, par rapport à des sommets de 1,98 million et de 2,04 millions d'exemplaires vendus, respectivement, en 2018 et en 2017.

Il y a eu une modération de la baisse des ventes au détail. Les ventes au détail ont perdu environ 4,5 % par rapport à des baisses dans les deux chiffres à la fin de l'an dernier. Les ventes destinées aux parcs automobiles avaient pris le relais, puisque les concessionnaires ont été obligés d'alléger leurs stocks. La situation s'est inversée : en mai, les ventes destinées aux parcs automobiles ont perdu environ 10 % sur un an. Nous nous attendons à ce que la baisse des ventes au détail continue de se ralentir, puisque la croissance économique est relancée et que les concessionnaires adaptent leurs stocks pour tenir compte de la demande prévue.

En mai, toutes les régions du Canada ont inscrit un timide redressement en fonction des rythmes de vente en chiffres désaisonnalisés; toutefois, les ventes totales continuent de baisser sur un an. On relève des écarts considérables parmi les régions.

- Dans le Centre du Canada, les ventes accusent toujours une baisse de l'ordre de 4 % depuis le début de l'année (en chiffres non désaisonnalisés); or, au Québec, le rythme des ventes s'est accéléré de 7 % (en données désaisonnalisées) sur un mois, alors que l'Ontario a été la seule province dont le rythme des ventes a fléchi en mai (de 2 % sur un mois en données désaisonnalisées). Cette évolution s'explique probablement par les solides fondamentaux du Québec, alors que l'opinion attend toujours de se prononcer sur les perspectives de l'Ontario en raison des mesures d'austérité attendues.
- Le ralentissement a été très palpable dans l'Ouest canadien, dont les ventes depuis le début de l'année (en chiffres non désaisonnalisés) ont accusé un recul de 7 %. L'Alberta et la Colombie-Britannique n'affichent pas d'écart important par rapport à cette tendance à l'heure actuelle. En mai, l'Alberta a inscrit un léger relèvement de son rythme des ventes, soit 3 % (sur un mois en chiffres désaisonnalisés), ce qui s'explique probablement par un retour prudent de la confiance des consommateurs avec la stabilisation des cours du pétrole, alors que le rendement de la Colombie-Britannique a été relativement terne, pour inscrire une croissance de l'ordre de 1 % (sur un mois en chiffres désaisonnalisés). À mesure que l'année avance, le rendement de la Colombie-Britannique devrait être davantage tonifié par la croissance, alors que l'économie de l'Alberta continuera d'affronter des vents contraires en raison de l'incertitude que font régner les cours du pétrole, même si elle profite de plus en plus des moindres effets de base de l'an dernier.
- Dans la région de l'Atlantique, les ventes de véhicules poursuivent leur timide rebond, dans la foulée de leur très brusque baisse l'an dernier. Dans l'ensemble, la région accuse une baisse de l'ordre de 3 % depuis le début de l'année (en chiffres non désaisonnalisés). En mai, toutes les provinces ont inscrit des améliorations sur un mois du rythme de leurs ventes; les améliorations les plus nettes ont été relevées à Terre-Neuve-et-Labrador (10 % sur un mois en données désaisonnalisées) et les améliorations les plus timides — même si elles sont quand même de bonnes nouvelles — ont été relevées en Nouvelle-Écosse (1 % sur un mois en chiffres désaisonnalisés).

ÉTATS-UNIS : HONNÊTE PROGRESSION MALGRÉ TOUT

Aux États-Unis, les ventes d'automobiles ont essentiellement offert le rendement attendu en mai, grâce à un rythme annualisé des ventes corrigé des variations saisonnières de 17,31 millions d'exemplaires. Il s'agit d'une hausse de 5,4 % (en données désaisonnalisées) du rythme des ventes par rapport au mois précédent, ce qui vient relever légèrement les ventes depuis le début de l'année à 16,9 millions d'exemplaires en données désaisonnalisées et annualisées par rapport à 16,8 millions d'exemplaires à périmètre comparable le mois précédent. Les consommateurs ont réagi aux mesures d'incitation relevées du jour du Souvenir, dans la foulée d'un mois sans éclat pour les ventes en avril. Les ventes de mai ont probablement épuisé la progression de la demande en raison des vents contraires du début de l'année, dont la paralysie des services de l'État américain, les sautes d'humeur météorologiques et les solides effets de base des mesures d'incitation fiscales de l'an dernier.

Les ventes continuent quand même de baisser sur un an. Le recul de 0,5 % sur un an (en données non désaisonnalisées) en mai représente un quinzième mois consécutif de recul. Nous nous attendons à ce que le ralentissement de l'économie et l'incertitude commerciale tantôt apaisée, tantôt avivée réduisent légèrement la croissance des ventes d'ici la fin de l'année. Nous prévoyons que les ventes en fin d'année s'établiront à 16,8 millions d'exemplaires, ce qui est inférieur à des ventes de 17,2 millions d'exemplaires l'an dernier, en raison de la croissance exceptionnellement forte et d'un contexte de politiques hautement conciliantes. Puisqu'il est très probable que les taux d'intérêt baissent d'ici la fin de cette année, il faudra en constater l'impact sur les ventes d'automobiles dans la mesure où l'on interprète cette baisse comme une assurance contre un repli (et un impact stimuloire sur la consommation) par rapport à une décision portée par des motifs plus inquiétants (et par un durcissement correspondant des conditions financières).

MEXIQUE : ENTRE LE MARTEAU ET L'ENCLUME

Au Mexique, les ventes d'automobiles ont continué de se détériorer en mai. Elles ont baissé brusquement de 11,3 % sur un an (en données non désaisonnalisées) après avoir perdu 10,2 % le mois précédent. Le redressement des ventes au premier trimestre, grâce aux hausses du salaire minimum, s'est ralenti. Le ralentissement attendu en raison de la modération de l'économie est amplifié par l'incertitude des politiques, au Mexique et à l'étranger. Le bref répit dans le conflit commercial avec les États-Unis a eu peu d'impact sur les ventes de mai. La détérioration de la qualité du crédit et les notes dégradées par les grands organismes de notation continueront probablement d'effriter la confiance des consommateurs, de concert avec des conditions financières déjà durcies, ce qui laisse entendre que les ventes d'automobiles continueront de baisser durant l'année.

ASIE-PACIFIQUE : LES VENTES CHINOISES EN CHUTE LIBRE

En Chine, les ventes d'automobiles ont continué de décevoir. Mai a inscrit une baisse de 17,4 % sur un an (en données non désaisonnalisées); il s'agit du huitième mois de baisse dans les deux chiffres dans les trois derniers trimestres. La multiplication des tensions commerciales avec les États-Unis a été un facteur majeur dans cette baisse, en amoindrissant la confiance des entreprises et des ménages, même si le ralentissement de l'économie pèse aussi sur les ventes d'automobiles. Le lancement précoce des nouvelles normes d'émissions des véhicules dans certaines régions a aussi fait souffler des vents contraires sur les ventes. Nous nous attendons à ce que cette baisse se poursuive, surtout en raison de la solide performance des ventes l'an dernier. D'autres mesures d'aide de l'État, de concert avec l'apaisement des tensions commerciales, devraient modérer ce recul, sans toutefois l'enrayer complètement.

En Inde, les ventes d'automobiles ont continué de chuter brutalement en mai. Les ventes ont perdu 18,3 % sur un an (en données non désaisonnalisées), après avoir accusé une baisse tout aussi prononcée de 15,0 % sur un an en avril. Tendanciellement, elles sont orientées à la baisse cette année en raison des vents contraires que font souffler la hausse des taux d'intérêt et l'augmentation des prix de l'essence. Le deuxième mandat qui sera confié à la fin de mai au gouvernement Modi, l'apaisement du discours monétaire et les nouvelles mesures de relance auxquels on peut s'attendre devraient mettre fin à l'hémorragie; toujours est-il que l'on prévoit que les ventes continuent d'être orientées à la baisse, puisqu'on s'attend à une moindre croissance économique.

Au Japon, les ventes d'automobiles ont bondi; or, il s'agit probablement d'un facteur passager dans une conjoncture de vente par ailleurs atonique. En mai, les ventes ont progressé de 6,5 % (sur un an en données non désaisonnalisées); toutefois, les festivités exceptionnelles de 10 jours pour souligner le couronnement du nouvel empereur ont probablement faussé les ventes. Les achats d'automobiles ont été relativement stables après un ralentissement économique prolongé en 2018 et au début de 2019. La hausse de la taxe à la consommation (portée de 8 % à 10 %) prévue en octobre 2019 devrait ralentir plus généralement la croissance; or, le récent projet de loi sur la réforme fiscale masque l'impact sur les ventes d'automobiles grâce à la réduction des taxes sur la propriété. Les tensions commerciales pourraient aussi peser de plus en plus sur les perspectives du Japon, d'autant plus que M. Trump menace d'imposer des sanctions tarifaires sur les automobiles et les pièces détachées importées. Le Japon et les États-Unis sont au beau milieu de négociations commerciales, dont l'échéance, fixée en novembre, est imposée par l'administration américaine.

L'EUROPE : REBOND PRÉCAIRE

Dans les pays de l'Union européenne, les ventes d'automobiles ont poursuivi en mai leur rebond hésitant. Le rythme des ventes a légèrement rebondi en mai dans l'ensemble de la région, soit de 0,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées); les ventes continuent donc de se fortifier constamment dans la foulée du ralentissement induit en septembre 2018 par les nouvelles normes d'émissions adoptées au sein de l'Union européenne. Sur un an, les ventes accusent toujours une baisse de 4,6 % (en données non désaisonnalisées). Toutefois, les moyennes des ventes masquent des différences importantes dans la région. En Europe de l'Ouest, les ventes sur un an reviennent lentement au calme plat (avec une baisse d'à peine 0,6 % sur un an, en chiffres non désaisonnalisés, pour mai), alors que l'écart pour l'Europe de l'Est s'établit toujours à 7,1 % sur un an en données non désaisonnalisées.

En Europe de l'Ouest, les ventes évoluent selon des orientations différentes. L'énorme instabilité politique a continué de peser sur les achats d'automobiles en mai au Royaume-Uni et en Espagne, qui ont inscrit respectivement des baisses de 4,6 % et de 7,3 % sur un an (en données non désaisonnalisées); curieusement, les ventes ont un peu moins baissé en Italie, en reculant d'à peine 1,1 % sur un an. La France a inscrit un léger relèvement de ses ventes (1,2 % sur un an), tandis qu'en Allemagne, les ventes ont bondi de 9,1 % sur un an (en données non désaisonnalisées) malgré la léthargie des statistiques de l'emploi pour mai et le recul de la confiance des ménages.

À terme, les vents favorables potentiels en raison des attentes plus conciliantes vis-à-vis des taux directeurs de la BCE seront probablement amoindris par le surcroît d'instabilité de plusieurs pays de l'Union européenne, par l'incertitude sur le leadership dans ces pays et par les tensions commerciales mondiales. Cette évolution laisse entrevoir une fragile reprise dans les pays de l'Union européenne, qui s'en remettent essentiellement à la résilience de l'Allemagne. Puisque les perspectives de l'Allemagne sont moindres que prévu au début de l'année, nous nous attendons à ce que les ventes annuelles continuent de faire du surplace, à 14,2 millions d'exemplaires pour 2019.

AMÉRIQUE DU SUD : LE BRÉSIL EN PLEIN ESSOR, MAIS GARE AU DOS D'ÂNE

Au Brésil, les ventes d'automobiles ont continué de progresser vigoureusement en mai, de 20,1 % sur un an (en données non désaisonnalisées). Depuis le début de l'année, les ventes, qui inscrivent un fort bond de 8,8 % sur un an en données non désaisonnalisées, sont dynamisées par la reprise économique, la hausse des salaires et l'allègement des conditions financières. Or, la confiance des entreprises semble vouloir se détériorer. Le malaise, qui s'expliquait à l'origine par les inquiétudes sur le passif éventuel de l'État dans le cadre de la réforme des régimes de retraite, se généralise de plus en plus. Nous nous attendons à ce que cette conjoncture pèse sur les ventes d'automobiles d'ici la fin de l'année, en ralentissant le rythme de la croissance.

En Argentine, les ventes d'automobiles continuent de dégringoler (de 63,1 % sur un an en mai), ce qui pèse lourdement sur les perspectives de la région. Le Pérou et le Chili ont également subi des baisses de 10,5 % et de 11,7 % sur un an respectivement, alors que la Colombie continue de fortifier sa croissance au rythme de 11,7 % sur un an. Dans l'ensemble, nous nous attendons à ce que les ventes de la région plafonnent en 2019 et fléchissent légèrement pour s'établir au chiffre prévisionnel de 3,6 millions d'exemplaires.

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	77,0
Amérique du Nord*	17,9	21,0	20,7	20,6	20,1
Canada	1,62	1,95	2,04	1,98	1,94
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	3,2	3,4	3,4	3,4	3,4
Europe de l'Est	3,1	3,1	3,4	3,4	3,1
Russie	1,9	1,4	1,6	1,8	1,8
Asie	17,1	36,1	37,1	36,8	36,0
Chine**	7,3	23,6	24,2	23,4	22,7
Inde	1,2	2,1	2,2	2,4	2,3
Amérique du Sud	3,2	3,1	3,5	3,7	3,6
Brésil	1,9	1,4	1,5	1,7	1,8

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

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

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

	2000–15	2016	2017	2018	2019	
					janv.-mai	prév.
	(Milliers d'unités, taux annuel)					
Canada**	1 668	1 949	2 041	1 984	1 954	1 940
Automobiles	776	662	644	576	512	485
Production intérieure	490	439	438	378	352	333
Importations	286	223	206	197	160	152
Camions légers	892	1 287	1 397	1 408	1 430	1 455
	(Millions d'unités, taux annuel)					
États-Unis	14,40	17,50	17,10	17,21	16,76	16,80
Automobiles	6,90	6,90	6,10	5,30	4,95	4,50
Camions légers	7,50	10,60	11,00	11,91	11,81	12,30
	(Millions d'unités, taux annuel)					
Production nord-américaine*	14,63	18,15	17,48	17,46	16,93	17,63
Canada	2,24	2,37	2,19	2,02	1,96	1,93
États-Unis	9,80	12,18	11,23	11,32	11,01	11,50
Mexique	2,59	3,60	4,06	4,11	3,96	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.

Tableau 3 — Perspectives des ventes de véhicules selon la province

(Millions d'unités, taux annuel)* **	2000–15	2016	2017	2018	2019p
Canada	1 668	1 948	2 040	1 984	1 940
Provinces de l'Atlantique	125	140	143	125	124
Provinces du centre	1 034	1 264	1 299	1 302	1 261
Québec	411	458	462	449	432
Ontario	623	806	837	853	829
Provinces de l'Ouest	509	544	598	557	555
Manitoba	49	55	62	67	60
Saskatchewan	49	51	56	47	48
Alberta	232	220	245	226	221
Colombie-Britannique	179	218	235	217	226

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

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

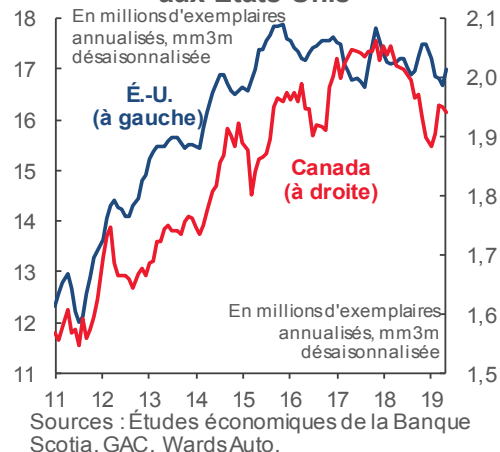
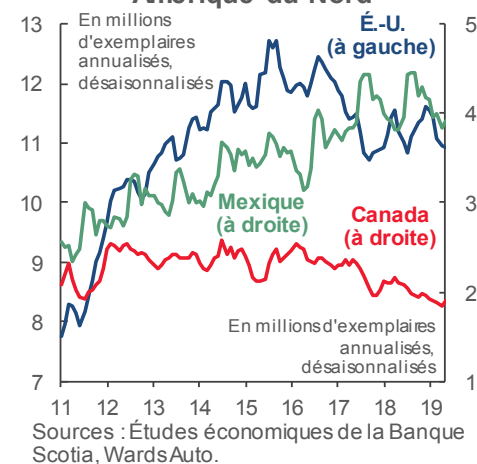
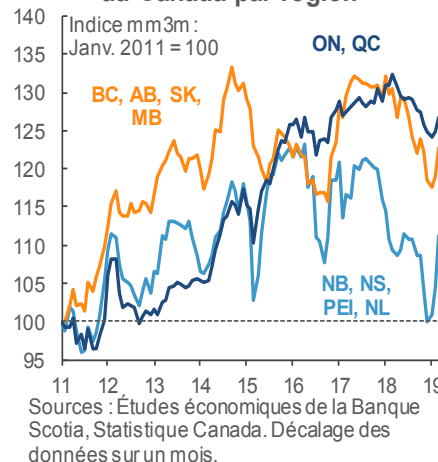
Graphique A1
Ventes de véhicules au Canada et aux États-Unis

Graphique A2
Production de véhicules en Amérique du Nord

Graphique A3
Ventes de véhicules au Canada par région


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

	2018		2019		2018		2019	
	janv. à mai		janv. à mai		mai		mai	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
Total	54,5	100,0	49,4	100,0	68,7	100,0	57,0	100,0
Trois Grands	10,0	18,3	6,7	13,6	15,4	22,4	8,5	15,0
Fiat-Chrysler	1,2	2,2	1,1	2,2	2,2	3,3	1,0	1,7
Ford	3,1	5,6	2,4	4,8	4,6	6,7	2,9	5,2
General Motors	5,7	10,5	3,2	6,5	8,5	12,4	4,6	8,1
Constructeurs japonais	22,8	41,9	17,3	35,0	24,7	36,0	22,7	39,9
Honda	7,8	14,4	6,4	12,9	8,0	11,7	7,5	13,2
Toyota	7,0	12,8	5,5	11,2	8,5	12,4	8,4	14,7
Nissan	3,7	6,7	2,3	4,6	2,7	4,0	2,5	4,3
Mazda	2,6	4,7	1,8	3,6	3,1	4,5	2,8	4,9
Mitsubishi	0,5	0,8	0,3	0,5	0,5	0,7	0,2	0,3
Subaru	1,3	2,4	1,0	2,0	1,8	2,6	1,4	2,5
Constructeurs européens	8,6	15,8	7,6	15,4	11,6	16,8	10,5	18,5
BMW	1,7	3,1	1,4	2,8	2,2	3,2	2,2	3,8
Mercedes-Benz	1,8	3,3	1,4	2,8	2,1	3,1	1,6	2,9
Volkswagen Group	4,8	8,9	4,6	9,3	6,9	10,1	6,5	11,3
Volvo	0,1	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,4
Autres	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1
Reste du monde	13,1	24,0	17,8	36,0	17,0	24,7	15,2	26,6
Hyundai	4,8	8,9	4,5	9,1	6,4	9,4	6,3	11,0
KIA	2,9	5,4	2,8	5,8	3,7	5,4	3,6	6,3
Tous les autres	5,3	9,7	10,4	21,1	6,8	9,9	5,3	9,3

*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 mai		janv. à mai		mai		mai	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
Total des ventes de camions	121,2	100,0	121,4	100,0	150,2	100,0	150,1	100,0
Total des ventes de camions légers	121,2	100,0	121,4	100,0	150,2	100,0	150,1	100,0
Trois Grands	65,7	54,2	63,5	52,3	82,3	54,8	79,5	52,9
Fiat-Chrysler	21,0	17,4	18,1	14,9	26,0	17,3	20,1	13,4
Ford	21,7	17,9	22,4	18,4	28,3	18,8	29,9	19,9
General Motors	19,7	16,3	19,5	16,1	24,3	16,2	25,5	17,0
Autres constructeurs intérieurs	3,1	2,6	3,5	2,8	3,8	2,5	4,0	2,6
Constructeurs japonais	37,0	30,5	38,1	31,4	44,4	29,6	46,3	30,8
Honda	8,5	7,0	8,6	7,1	10,3	6,8	11,0	7,3
Toyota	11,6	9,5	12,3	10,2	14,1	9,4	15,3	10,2
Nissan	8,4	6,9	9,0	7,4	9,8	6,5	11,3	7,6
Mazda	3,6	3,0	2,9	2,4	4,3	2,8	2,5	1,7
Mitsubishi	1,7	1,4	2,0	1,7	2,2	1,5	1,9	1,3
Subaru	3,2	2,6	3,2	2,6	3,8	2,5	4,3	2,8
Constructeurs européens	10,7	8,8	10,3	8,5	12,1	8,0	11,6	7,7
BMW	2,1	1,7	2,2	1,8	2,5	1,7	2,3	1,6
Mercedes-Benz	2,6	2,1	2,2	1,8	2,9	1,9	2,4	1,6
Volkswagen Group	4,3	3,5	4,2	3,4	4,8	3,2	5,0	3,3
Volvo	0,6	0,5	0,6	0,5	0,8	0,5	0,7	0,5
Autres	1,1	0,9	1,1	0,9	1,1	0,7	1,1	0,7
Reste du monde	7,9	6,5	9,5	7,8	11,4	7,6	12,8	8,5
Hyundai	4,8	3,9	5,9	4,9	7,5	5,0	8,1	5,4
KIA	2,8	2,3	3,2	2,6	3,6	2,4	4,3	2,9
Tous les autres	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,2	0,4	0,2

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

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

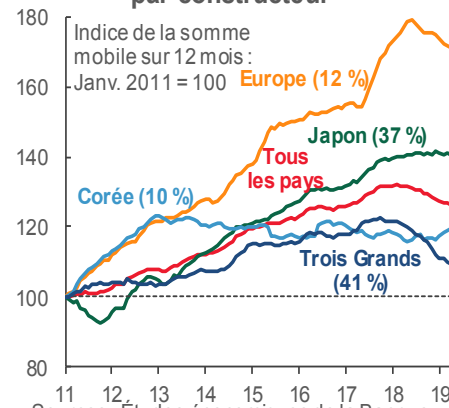
	2018 janv. à avr.	2019 janv. à avr.	2018 avr.	2019 avr.
CANADA	123,39	104,97	57,45	49,23
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	7,26	6,29	3,95	3,24
Terre-Neuve-et-Labrador	1,46	1,16	0,59	0,60
Île-du-Prince-Édouard	0,38	0,44	0,24	0,22
Nouvelle-Écosse	3,52	2,92	1,98	1,48
Nouveau-Brunswick	1,91	1,77	1,13	0,94
PROVINCES DU CENTRE	87,04	74,94	41,55	35,60
Québec	33,93	27,92	16,75	14,54
Ontario	53,11	47,02	24,80	21,06
PROVINCES DE L'OUEST	29,09	23,75	11,95	10,39
Manitoba	3,30	2,53	1,68	1,02
Saskatchewan	1,67	1,39	0,65	0,60
Alberta	9,01	7,04	3,83	3,68
Colombie-Britannique	15,11	12,79	5,79	5,09

Source : Statistique Canada. Décalage des données sur un mois.

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

	2018 janv. à avr.	2019 janv. à avr.	2018 avr.	2019 avr.
CANADA	451,24	451,46	130,34	136,17
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	25,38	26,72	3,95	9,17
Terre-Neuve-et-Labrador	4,41	4,76	0,59	2,22
Île-du-Prince-Édouard	1,47	1,64	0,24	0,51
Nouvelle-Écosse	10,26	10,90	1,98	3,45
Nouveau-Brunswick	9,25	9,42	1,13	2,99
PROVINCES DU CENTRE	281,14	284,66	86,20	87,62
Québec	92,52	94,00	30,05	29,77
Ontario	188,62	190,66	56,16	57,85
PROVINCES DE L'OUEST	144,71	140,08	40,19	39,37
Manitoba	18,56	16,31	5,14	3,74
Saskatchewan	13,01	13,26	3,94	3,82
Alberta	62,21	60,14	16,43	17,56
Colombie-Britannique	50,94	50,38	14,68	14,24

*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Statistique Canada. Décalage des données sur un mois.

Graphique A4
**Ventes de véhicules au Canada
par constructeur***


Sources : Études économiques de la Banque Scotia, GAC.

*Part du marché entre parenthèses.

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.