

Août conclut une année de baisse pour les ventes mondiales d'automobiles

- En août, les ventes mondiales d'automobiles ont plongé de 3,6 % sur un an (en données non désaisonnalisées), en enchaînant un douzième mois de baisses consécutives.
- Le rythme des ventes s'est repris modestement (de 1,5 % sur un mois en données désaisonnalisées) pour un deuxième mois d'affilée, ce qui ne permet guère de compenser la tendance baissière pour 2019.
- Aux États-Unis, les fortes ventes d'août ont essentiellement porté les données de synthèse mondialement, puisque la plupart des autres grands marchés ont inscrit des ventes nulles ou en baisse. Le Japon n'a pas été l'exception, surtout en raison du devancement des achats.
- Les grandes banques centrales ont commencé à abaisser leurs taux d'intérêt partout dans le monde; or, la multiplication des risques de l'incertitude économique en érode tous les bienfaits.

VENTES MONDIALES

En août, les ventes mondiales d'automobiles ont continué de dérapier. Depuis le début de l'année, les ventes ont baissé de 6,0 % sur un an (en données non désaisonnalisées), ce qui n'est pas loin du point auquel les achats mondiaux devraient terminer l'année. L'économie mondiale connaît un ralentissement, exacerbé surtout par les tensions commerciales chroniques entre les États-Unis et la Chine. Puisqu'on ne peut guère espérer que le conflit se résolve à court terme, le rehaussement du potentiel des ventes est limité dans ces deux grandes puissances économiques, qui portent les statistiques mondiales. Dans le même temps, l'économie allemande connaît un coup de frein, qui fera baisser le marché européen. Le Brexit détériore encore plus les perspectives de la région.

Le temps presse pour qu'on adopte des politiques qui permettront de rattraper le terrain perdu. Partout dans le monde, les baisses de taux directeurs, notamment aux États-Unis, dans la zone euro et en Chine, devraient freiner le plongeon des ventes d'automobiles; or, à mesure que l'année avance, on a de moins en moins espoir que les tendances s'infléchissent considérablement, surtout en Chine, où le plongeon est prononcé.

CANADA

En août au Canada, les ventes d'automobiles ont inscrit une modeste hausse, grâce à une augmentation de synthèse de 0,6 % sur un an (en données non désaisonnalisées). Cette augmentation a mis fin à une séquence record de sept mois de baisses sur un an dans les ventes d'automobiles au Canada, ce qui n'est toutefois pas un grand motif de réjouissance. La fin de semaine précoce de la fête du Travail a artificiellement gonflé les statistiques sur les ventes : les ventes dans les deux chiffres dans les parcs automobiles ont masqué la léthargie chronique des ventes au détail. Alors que les concessionnaires s'apprentent à déployer les nouveaux modèles de voitures d'ici l'automne, ils ont sans aucun doute été pressés de délester leurs vieux stocks.

Les solides fondamentaux de l'économie canadienne ne se traduisent pas vraiment par une croissance des ventes d'automobiles. La [croissance de l'emploi](#) a de nouveau déjoué les attentes des marchés pour août, en créant encore 81 000 emplois, surtout concentrés dans les principaux marchés automobiles de l'Ontario et du Québec. En août, la croissance des salaires s'est ralentie légèrement à 3,8 % sur un an après le bond de croissance de 4,5 % le mois précédent, ce qui reste encore satisfaisant. Dans le même temps, les marchés du logement ont continué d'être vigoureux en août, puisque les reventes ont augmenté pour un sixième mois consécutif, alors que les prix se sont ressaisis modestement. Dans l'ensemble, la confiance des consommateurs a elle aussi été solide, même si le moral des ménages s'est légèrement replié en août, selon la plus récente enquête du Conference Board. La récente croissance du PIB de synthèse a inscrit un fort rebond au deuxième trimestre; pourtant, elle masque une léthargie de la consommation intérieure, dont des [ventes au détail chroniquement ternes](#), y compris les ventes d'automobiles léthargiques (graphique 2).

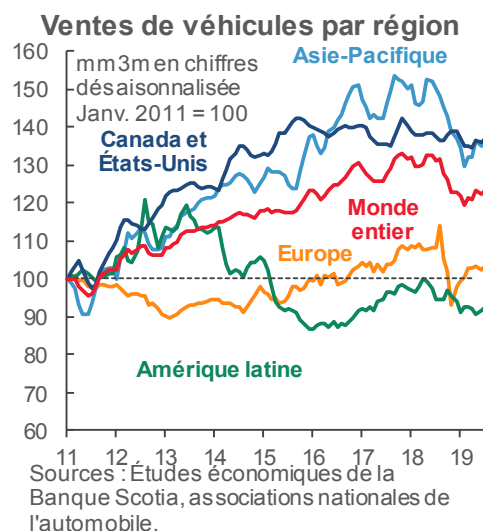
RENSEIGNEMENTS

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						
	juill. '19	août '19	janv.-août '19	juill. '19	août '19	janv.-août '19
	(évolution en % sur un an, en données non désaisonnalisées)			(évolution en % sur un mois, en données désaisonnalisées)		
Monde entier	-2,8	-3,6	-6,0	1,5	0,9	-6,6
Amérique du Nord						
Canada	-1,0	0,6	-3,6	3,8	2,5	-3,8
États-Unis	2,3	10,5	0,1	-2,0	0,8	-1,2
Mexique	-7,9	-9,7	-7,0	1,8	-1,2	-7,1
Amérique du Sud						
Argentine	-15,8	-27,2	-49,2	23,0	-14,0	-49,2
Brésil	11,4	-3,4	8,8	5,3	-8,6	9,1
Chili	0,6	-14,6	-7,6	10,2	-9,3	-7,7
Colombie	18,0	12,7	7,9	12,1	-4,5	7,6
Pérou	5,1	4,8	-1,6	11,7	-2,9	-1,4
Europe de l'Ouest						
France	-1,8	-14,1	-3,0	9,2	7,8	-3,5
Allemagne	4,7	-0,8	0,9	16,2	7,4	0,8
Italie	-0,1	-3,0	-3,1	4,1	8,4	-3,0
Espagne	-11,1	-30,8	-12,9	-0,7	1,2	-14,4
Royaume-Uni	-4,1	-1,6	-3,4	1,7	23,7	-2,9
Europe de l'Est						
Russie	-2,4	-1,3	-2,3	1,4	1,2	-2,2
Turquie	-66,8	-20,1	-46,3	-62,6	54,0	-47,2
Asie-Pacifique						
Australie	-2,7	-6,3	-7,7	1,0	1,4	-7,6
Chine	-3,9	-7,7	-12,2	0,2	-2,6	-12,0
Inde	-29,3	-27,2	-13,6	-14,6	-1,7	-13,9
Japon	4,1	6,7	1,8	5,8	2,1	2,4
Corée	-15,0	-18,7	-7,0	-2,7	-2,9	-7,1

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

Graphique 1



Les coûts élevés du remboursement de la dette font probablement souffler des vents contraires sur la hausse des achats d'automobiles au Canada. Les niveaux élevés d'endettement des ménages représentent une lourde contrainte pour bien des ménages (graphique 3). En outre, les ménages ont massivement puisé dans la valeur nette de leur logement en 2017, selon une récente [étude](#) de la Banque du Canada. C'est ce qui expliquerait le relèvement de la consommation des biens durables, dont les automobiles, en 2017, en créant des effets de base élevés pour les années suivantes. À l'heure actuelle, malgré la réduction du coût du financement, de concert avec l'évolution des attentes des marchés, qui réclament une baisse des taux directeurs, le ralentissement tendanciel des achats d'automobiles s'est poursuivi. Il faut reconnaître que ces facteurs, de concert avec l'accélération de la croissance des salaires, prennent du temps avant de se répercuter sur les renouvellements et les nouveaux crédits, ce qui pourrait plafonner les ratios de remboursement de la dette ou même les abaisser.

En août, le rythme des ventes s'est accéléré de 2,5 % sur un mois (en données désaisonnalisées et annualisées); or, ce rythme reste très hésitant. Il a dépassé pour la première fois, depuis plus d'un an, le rythme annualisé des ventes de deux millions d'exemplaires, ce qui est devenu en quelque sorte un plafond psychologique pour le marché canadien. Pourtant, cette seule statistique n'est guère révélatrice, puisque le rythme de ventes mensuel a été très volatil en raison du discours commercial, qui crée de fortes sautes d'humeur des marchés à propos des perspectives.

Traditionnellement, les fortes ventes de septembre affronteront probablement des vents contraires. La précoce fin de semaine de la fête du Travail a pu devancer certaines ventes, tandis que d'autres consommateurs soucieux des coûts pourraient attendre de constater l'orientation des taux de financement à terme. Les marchés intègrent une baisse du taux directeur de la Banque du Canada en octobre. En outre, le bref optimisme qui a régné dans une éventuelle évolution du conflit commercial entre les États-Unis et la Chine a pour un temps fait brusquement monter les frais de financement au début de septembre.

Nous maintenons à 1,94 million d'exemplaires nos prévisions pour le total des ventes en 2019. Ces prévisions comportent un léger potentiel de hausse en raison des baisses de taux d'intérêt prévues, ce qui pourrait toutefois être masqué par la multiplication des tensions commerciales et leur onde de choc sur la conjoncture économique.

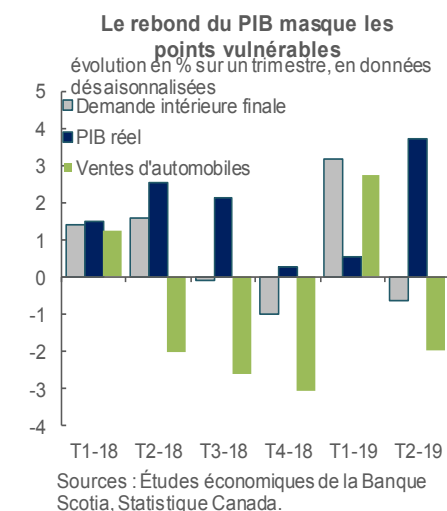
Dans l'ensemble des régions et des provinces, les ventes d'automobiles sont toujours contrastées. Toutes les régions, sauf l'Ouest canadien, ont inscrit des gains sur un an dans les ventes d'août, en plus d'un relèvement du rythme des ventes.

- En août dans le centre du Canada, les ventes d'automobiles ont fortement bondi de 4 % sur un an (en données non désaisonnalisées). En particulier, les ventes de l'Ontario ont gagné presque 5 % sur un an (en données non désaisonnalisées), après avoir enchaîné pendant un an des baisses mensuelles. Le Québec a profité d'un relèvement des ventes de l'ordre de 2 % sur un an (en données non désaisonnalisées). L'Ontario continuera probablement d'affronter des vents contraires, puisque son économie devrait accuser une baisse de croissance pour 2019 (PIB réel de 1,4 %), tandis que le Québec devrait continuer de connaître une solide année de ventes grâce à un rendement économique plus vigoureux, puisqu'on s'attend à un PIB de l'ordre de 2,1 %.
- Dans les provinces de l'Ouest canadien, les ventes ont été médiocres : les ventes régionales ont reculé d'environ 4 % sur un an (en données non désaisonnalisées). La Colombie-Britannique a inscrit les plus fortes pertes, soit plus de 4 % sur un an, alors que le recul de l'Alberta s'est inscrit à un chiffre plus modeste de 1 % sur un an. La Saskatchewan continue de contredire la tendance régionale, grâce à un autre mois de ventes positif de plus de 2 % sur un an de croissance.
- En août, les ventes d'automobiles dans la région de l'Atlantique ont fortement augmenté de 4 % sur un an (en données non désaisonnalisées) dans l'ensemble des provinces. À nouveau, Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick ont mené cette croissance, qui a toutefois baissé par rapport aux hausses dans les deux chiffres inscrites le mois dernier dans ces deux provinces. L'an dernier, la région accusait déjà un ralentissement des ventes; ainsi, les gains mensuels laissent plus entrevoir une reprise que des résultats vigoureux.

ÉTATS-UNIS

En août aux États-Unis, les ventes d'automobiles ont inscrit un bond vigoureux de 10,5 % sur un an (en données non désaisonnalisées). Les ventes ont tourné à plein régime sur tous les fronts :

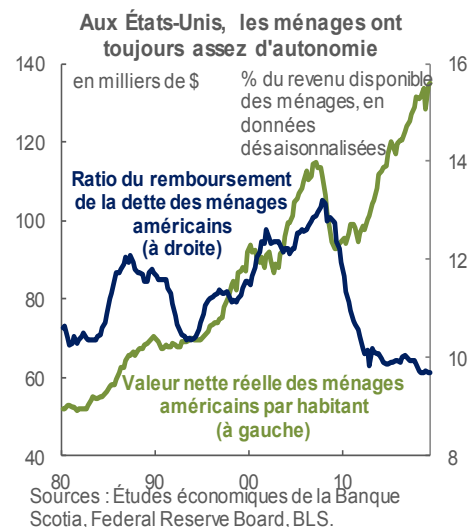
Graphique 2



Graphique 3



Graphique 4



les frais de financement sont restés faibles durant tout le mois, la fin de semaine précoce de la fête du Travail a relancé les chiffres de ventes, et les mesures d'incitation ont probablement porté la baisse des stocks (10 % sur un an, en données non désaisonnalisées) puisque les concessionnaires s'apprentent à prendre les livraisons des nouveaux modèles d'ici l'automne. Contrairement au Canada, les finances des ménages américains constituent moins une lourde contrainte, puisque le fardeau moindre du remboursement de la dette (graphique 4) et les taux d'épargne élevés rehaussent la confiance des consommateurs, et surtout, la consommation réelle. Par exemple, les récentes [ventes au détail](#) ont considérablement dépassé les attentes des marchés, grâce aux ventes de véhicules et de pièces détachées, qui constituent un volet important des ventes.

En septembre, une deuxième baisse du taux directeur de la Réserve fédérale, même si cette dernière a plus durci le ton que ce à quoi s'attendaient les marchés, devrait continuer de porter les ventes d'automobiles à mesure que l'année progresse. Toutefois, les pressions récentes qui pèsent sur les marchés de financement à court terme auront des répercussions négatives sur les frais de financement, et l'incertitude qui perdure dans le conflit commercial continuera de faire souffler des vents contraires. La confiance des consommateurs a commencé à s'effriter en août (selon l'enquête de l'Université du Michigan), et le secteur de l'automobile a été particulièrement malmené. Le Conference Board signale également, en août et en septembre, un repli de la confiance des consommateurs, dont le niveau reste toutefois élevé.

Aux États-Unis, les ventes d'automobiles devraient terminer l'année sur une bonne note. Les ventes mensuelles gagnent de plus en plus du terrain à mesure que l'année avance : en août, elles se sont légèrement accélérées (de 0,9 % sur un mois) comme en témoigne le rythme des ventes corrigé des variations saisonnières, à 17,0 millions d'exemplaires en données annualisées et désaisonnalisées. Depuis le début de l'année, les ventes sont désormais sur un pied d'égalité avec celles de l'an dernier. C'est pourquoi nous maintenons nos prévisions de ventes de 2019 à 17,0 millions d'exemplaires, en baisse par rapport au pic des ventes de 17,2 millions d'exemplaires en 2018, en attirant toutefois l'attention sur un potentiel de hausse si les tensions commerciales s'apaisent.

MEXIQUE

Au Mexique, les ventes d'automobiles continuent de décrocher fortement. En août, elles ont perdu 9,7 % sur un an (en données non désaisonnalisées), et depuis le début de l'année, elles ont reculé de 7 % (en données non désaisonnalisées). Les achats mexicains d'automobiles n'ont inscrit qu'un mois positif depuis plus de deux ans, et le tiers des mois de ventes a inscrit des baisses dans les deux chiffres. Cette évolution témoigne de la léthargie des perspectives économiques, puisqu'on ne s'attend qu'à un taux de croissance de 0,2 % cette année, puis à un modeste rebond à 1,0 % en 2020, parce que les répercussions du programme de réforme intérieure, le ralentissement de l'activité économique américaine et les préoccupations liées au commerce viennent freiner la croissance.

En septembre, le [Budget 2020](#) du Mexique n'a guère permis de rehausser la confiance. Ce budget est avare de mesures pour relancer l'investissement nécessaire dans les infrastructures, en évitant toute réforme fiscale importante (généralisée) qui pourrait atténuer la rigueur budgétaire tant nécessaire. Les marchés ont généralement jugé que l'injection de capitaux dans la PEMEX était insuffisante, sans non plus parvenir à corriger les problèmes de cette entreprise d'État. Le président du Mexique, AMLO, a récemment laissé entendre qu'il allait faire demi-tour dans l'éventualité de coentreprises du secteur privé avec la PEMEX alors qu'il tâche d'éviter d'autres dégradations de la note de crédit souveraine par les organismes de notation. Le Mexique est aussi en train de renégocier, avec le FMI cet automne, une marge de crédit de 86 milliards de dollars, ce qui viendra peser sur les autres réformes axées sur les marchés. Dans l'ensemble, les perspectives économiques, dont la léthargie de la confiance des entreprises et des consommateurs, continueront de peser lourdement sur les ventes d'automobiles d'ici la fin de l'année.

ASIE-PACIFIQUE

En août, les ventes d'automobiles en Chine ont continué de se détériorer, en accusant une baisse de 7,7 % sur un an (en données non désaisonnalisées) et en enchaînant un quatorzième mois consécutif de baisse. Ce rendement a été d'autant plus décevant si l'on tient compte que l'an dernier, les ventes d'août accusaient déjà un recul de l'ordre de 5 % sur un an. Depuis le début de l'année, les ventes ont perdu environ 12,2 % (en données non désaisonnalisées). Le ralentissement de l'économie et les tensions commerciales chroniques continuent de peser sur la consommation intérieure. Le gouvernement vise à fortifier des courants de crédit dans l'économie réelle grâce aux réformes apportées cet été à son taux directeur pour répondre à la volonté des marchés et en abaissant en septembre de 50 points de base les réserves obligatoires des banques. Ces mesures devraient étayer modestement les ventes d'automobiles. Le gouvernement s'en remet également au budget et à la réglementation pour financer les administrations locales en rehaussant les dépenses d'infrastructures, il faudra toutefois du temps avant que ces mesures viennent relancer la croissance. Dans le même temps, le gouvernement chinois continue de laisser entrevoir des mesures de soutien des consommateurs et des revenus; or, jusqu'à maintenant, il n'a guère adopté de mesures dans ce sens.

Les tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine continueront de faire souffler les vents contraires dominants sur les achats d'automobiles dans ce pays dans l'avenir prévisible. Bien que le cycle journalier des actualités continue de nourrir la forte volatilité des attentes des marchés en ce qui a trait au règlement potentiel du conflit, nous nous attendons à ce que les tensions perdurent jusqu'à la fin du premier mandat du président Trump. Le rythme des ventes continue de se relever modestement à mesure que l'année progresse (puisque'il se situe aujourd'hui à 21,6 millions d'exemplaires en données annualisées et désaisonnalisées), sans toutefois s'accélérer à un rythme suffisant pour reprendre une grande partie du terrain perdu.

En août, le Japon a continué d'inscrire une croissance des ventes d'automobiles, grâce à un bon de 6,7 % sur un an (en données non désaisonnalisées). Ce bond s'inscrit dans la foulée de la croissance de 4,1 % sur un an (en données non désaisonnalisées) du mois dernier et porte à 1,8 % sur un an la croissance des ventes depuis le début de l'année. Le Japon est toujours la seule grande puissance économique de la région à afficher une croissance des ventes d'automobiles. Toutefois, puisque l'économie japonaise connaissait déjà un ralentissement en 2018 (avec une croissance de 0,8 % du PIB), les faibles effets de base expliquent dans une certaine mesure le rendement des ventes de 2019, de concert avec des mesures monétaires toujours aussi conciliantes. Il y a aussi probablement un devancement des achats en prévision de la hausse, en octobre, de la taxe à la consommation, qui devrait passer de 8 % à 10 %, alors que les ventes d'automobiles devraient reculer dans la foulée.

Généralement, la conjoncture économique fera souffler des vents contraires sur les ventes d'automobiles au Japon d'ici la fin de l'année.

Les exportations ont plongé pour un neuvième mois d'affilée en août, alors que l'activité manufacturière (PMI) a chuté à un creux depuis sept mois. En raison du ralentissement mondial, de concert avec les tensions commerciales chroniques entre les États-Unis et la Chine, les perspectives de croissance économique resteront ternes cette année. Dans le même temps, le pacte commercial partiel signé entre le Japon et les États-Unis le 25 septembre 2019 télégraphie des signaux contrastés. Ce pacte n'assure pas l'immunité du secteur automobile du Japon; or, on s'est plus ou moins entendus sur un *accord amiable* pour ne pas cibler ce secteur. Dans une déclaration commune, les deux pays ont fait savoir qu'ils « s'abstiendraient de prendre des mesures pour rester fidèles à l'esprit » du pacte. Selon ce qu'il a lui-même déclaré, le président Trump ne prévoit pas d'imposer « pour l'instant » des sanctions tarifaires sur les automobiles japonaises. Les marchés garderont sans aucun doute une forte dose de scepticisme.

En Inde, les ventes d'automobiles ont continué de se détériorer brusquement, en inscrivant pour un deuxième mois une baisse de presque 30 % sur un an (en données désaisonnalisées) dans les achats. L'économie indienne accuse des baisses depuis les cinq dernières années, et la croissance du PIB est proche de son plus creux depuis 10 ans. La Reserve Bank of India s'est lancée dans un cycle d'assouplissement ambitieux, qui n'a pas permis, jusqu'à maintenant, de freiner le ralentissement. Le ministre des Finances a pris de court les marchés au milieu de septembre avec une importante baisse de l'impôt des sociétés pour stimuler la croissance. La réaction a été nuancée : cette baisse devrait étayer la croissance à moyen terme; or, à court terme, elle impose une contrainte budgétaire dans les bilans du gouvernement. En raison du ralentissement de l'économie mondiale et de la baisse du moral des marchés émergents, les ventes de voitures en Inde affronteront, à court terme, des perspectives riches de défis.

EUROPE

Tous les yeux sont rivés sur l'Allemagne, qui tâche de relancer son économie brusquement freinée. La croissance économique s'est contractée au deuxième trimestre (de 0,1 % du PIB) alors que les tensions commerciales ont pesé lourdement sur les secteurs manufacturiers essentiellement exportateurs. Les exportations de biens et de services représentent près de la moitié du PIB allemand. La forte contraction de l'activité manufacturière allemande — de concert avec l'indice allemand des directeurs d'achats (PMI), qui s'inscrit à son plus creux depuis 10 ans — a fait baisser la production industrielle européenne. Comme il fallait s'y attendre, la confiance des entreprises (IFO allemand) continue de s'inscrire à un creux depuis plusieurs années.

Pour le mois, les ventes d'automobiles en Allemagne ont baissé de 0,8 % sur un an (en données non désaisonnalisées). Dans l'ensemble, depuis le début de l'année, les ventes restent malgré tout bien orientées, à 0,9 % sur un an. Il s'agit d'ailleurs de la seule grande puissance économique européenne à se situer toujours en territoire positif de ventes depuis le début de l'année. Puisqu'elles représentent le tiers environ du marché régional, les ventes d'automobiles en Allemagne, si elles se replient fortement, pèseront lourdement sur la région.

Dans l'ensemble de la région, les ventes d'automobiles continuent par ailleurs de baisser. En Europe de l'Ouest, elles ont inscrit une détérioration mensuelle de 8,7 % sur un an (en données non désaisonnalisées), puisque 11 puissances économiques ont accusé une baisse dans les deux chiffres, dont la France (14,1 % sur un an) et l'Espagne (30,8 % sur un an). Il faut se rappeler que la nouvelle réglementation sur les émissions polluantes a donné lieu à une brusque contraction des ventes d'automobiles à l'automne 2019 et que la région tâche depuis de rattraper le terrain perdu dans son rythme de vente.

La baisse des taux de la Banque centrale européenne devrait relancer modestement les ventes à mesure que l'année avance. Malgré les réactions contrastées des marchés à la baisse du taux directeur au chiffre négatif de 0,5 % la semaine dernière, de concert avec le relancement de son programme de rachat d'obligations, la décision de la BCE devrait abaisser les frais de financement. Au début du mois, le ministre allemand des Finances, M. Scholz, a aussi fait savoir qu'il était prêt à déployer « des milliards et des milliards » d'euros pour contrer une récession européenne, ce qu'il est parfaitement en mesure de faire après avoir dégagé pendant des années de controversés excédents dans son budget et dans son compte courant. Les retombées de ces mesures de relance devraient étayer encore les ventes d'automobiles en Europe.

AMÉRIQUE DU SUD

En août, les ventes d'automobiles en Amérique du Sud ont plongé dans toute la région. Surtout, les achats au Brésil ont accusé un repli de 3,4 % sur un an (en données non désaisonnalisées), après avoir bondi de 11,4 % sur un an le mois précédent. Depuis deux ans, le marché brésilien de l'automobile suit une tendance à la hausse — et s'accélère aujourd'hui de 8,8 % depuis le début de l'année — ce qui rehausse les statistiques régionales des ventes, puisque ce pays représente le tiers environ du marché régional des ventes d'automobiles. Comme en témoigne la vigueur de ses fondamentaux économiques, la Colombie continue de s'illustrer grâce à une hausse de ses ventes de 12,7 % sur un an (en données non désaisonnalisées) pour le mois et à un solide bond des ventes de 7,9 % sur un an depuis le début de l'année. Le Pérou a lui aussi inscrit un vigoureux bond de 4,8 % des ventes sur un an, ce qui vient améliorer modestement les ventes depuis le début de l'année, qui inscrivent aujourd'hui un recul de 1,6 % sur un an. Dans le même temps, le Chili a inscrit un fort repli des ventes de 14,6 % sur un an (en données non désaisonnalisées), et depuis le début de l'année, les ventes progressent de 7,6 % sur un an. Tous les pays continuent d'être exposés aux risques d'un vaste repli des marchés émergents si l'économie mondiale continue de se détériorer, ce qui durcirait la conjoncture financière, en abaissant les perspectives de croissance régionale, dont les perspectives de ventes d'automobiles.

Dans le même temps, les ventes d'automobiles en Argentine continuent de baisser en flèche, puisqu'elles ont chuté de presque 30 % sur un an (en données non désaisonnalisées) pour août, au moment où le gouvernement peine à stabiliser son économie. En raison d'un défaut technique dans le remboursement de la dette souveraine à la fin d'août, ce pays a récemment relancé les contrôles de capitaux, en voulant endiguer la chute du peso et la baisse fulgurante de ses réserves. Dans l'ensemble, il n'y a pas de leur d'espoir dans la détérioration rapide des perspectives pour les ventes d'automobiles dans ce pays.

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

	2000–15	2016	2017	2018	2019p
Total	54,9	77,6	79,3	79,0	75,3
Amérique du Nord*	17,9	21,0	20,7	20,6	20,2
Canada	1,62	1,95	2,04	1,98	1,94
États-Unis	15,2	17,5	17,1	17,2	17,0
Mexique	1,0	1,6	1,5	1,4	1,3
Europe de l'Ouest	13,7	14,0	14,3	14,2	14,0
Allemagne	3,2	3,4	3,4	3,4	3,4
Europe de l'Est	3,1	3,1	3,4	3,4	2,9
Russie	1,9	1,4	1,6	1,8	1,7
Asie	17,1	36,1	37,1	36,8	34,0
Chine**	7,3	23,6	24,2	23,4	22,0
Inde	1,2	2,1	2,2	2,4	2,3
Amérique du Sud	3,2	3,4	3,8	4,0	4,2
Brésil	1,9	2,0	2,2	2,5	2,7

*Comprend les camions légers. **Inclut les véhicules utilitaires multiségments 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	2020p
					janv.-août	prév.
(Milliers d'unités, taux annuel)						
Canada**	1 668	1 949	2 041	1 984	1 945	1 915
Automobiles	776	662	644	576	505	460
Production intérieure	490	439	438	378	322	293
Importations	286	223	206	197	183	167
Camions légers	892	1 287	1 397	1 408	1 440	1 455
(Millions d'unités, taux annuel)						
États-Unis	14,4	17,5	17,1	17,2	17,0	16,7
Automobiles	6,9	6,9	6,1	5,3	4,8	4,2
Camions légers	7,5	10,6	11,0	11,9	12,2	12,5
(Millions d'unités, taux annuel)						
Production nord-américaine*	14,6	18,2	17,5	17,5	17,0	16,7
Canada	2,2	2,4	2,2	2,0	1,9	1,8
États-Unis	9,8	12,2	11,2	11,3	11,1	10,9
Mexique	2,6	3,6	4,1	4,1	4,0	3,9

*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

(Milliers d'unités, taux annuel)* **	2000–15	2016	2017	2018	2019p	2020p
Canada	1 668	1 948	2 040	1 984	1 940	1 915
Provinces de l'Atlantique	125	140	143	125	130	126
Provinces du centre	1 034	1 264	1 299	1 302	1 261	1 240
Québec	411	458	462	449	448	440
Ontario	623	806	837	853	813	800
Provinces de l'Ouest	509	544	598	557	549	549
Manitoba	49	55	62	67	60	56
Saskatchewan	49	51	56	47	49	48
Alberta	232	220	245	226	223	217
Colombie-Britannique	179	218	235	217	217	228

*Comprend les automobiles et les camions légers. ** Estimations de la Banque Scotia.
Sources : Statistique Canada, Association canadienne des constructeurs de véhicules.

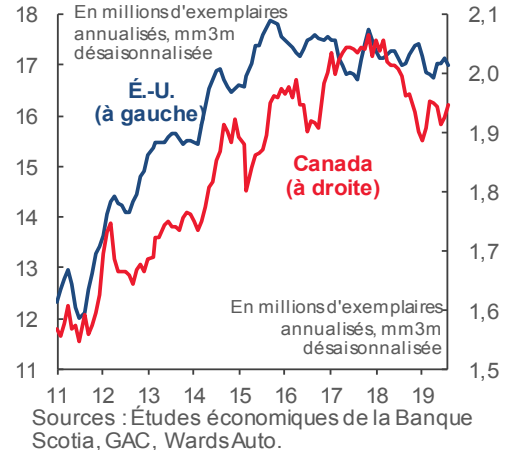
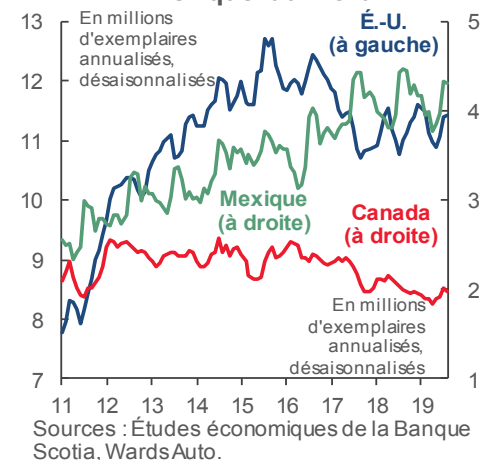
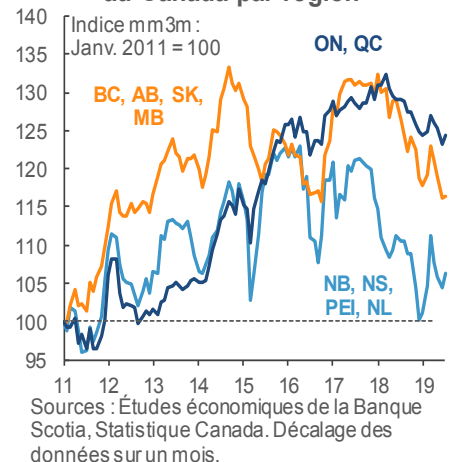
Graphique A1
Ventes de véhicules au Canada et aux États-Unis

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 janv. à août		2019 janv. à août		2018 août		2019 août	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
Total	57,0	100,0	51,7	100,0	52,7	100,0	45,6	100,0
Trois Grands	9,7	17,0	6,9	13,4	7,7	14,5	6,8	14,9
Fiat-Chrysler	1,2	2,0	1,0	2,0	0,4	0,8	0,9	2,0
Ford	3,1	5,4	2,2	4,2	2,4	4,6	1,3	2,9
General Motors	5,5	9,6	3,8	7,3	4,8	9,1	4,6	10,1
Constructeurs japonais	24,1	42,4	17,3	33,4	24,7	46,9	22,7	49,9
Honda	8,3	14,6	6,4	12,4	8,0	15,3	7,5	16,5
Toyota	7,4	13,0	5,5	10,7	8,5	16,2	8,4	18,3
Nissan	3,8	6,6	2,3	4,4	2,7	5,2	2,5	5,4
Mazda	2,8	4,8	1,8	3,5	3,1	5,9	2,8	6,2
Mitsubishi	0,4	0,8	0,3	0,5	0,5	0,9	0,2	0,4
Subaru	1,4	2,5	1,0	2,0	1,8	3,4	1,4	3,1
Constructeurs européens	9,1	16,1	7,9	15,2	9,2	17,5	8,1	17,7
BMW	1,7	3,1	1,4	2,7	1,8	3,3	1,2	2,7
Mercedes-Benz	1,8	3,1	1,4	2,8	1,4	2,7	1,3	2,8
Volkswagen Group	5,3	9,3	4,8	9,3	5,9	11,1	5,4	11,8
Volvo	0,2	0,3	0,2	0,4	0,2	0,3	0,1	0,3
Autres	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1
Reste du monde	14,0	24,6	19,6	38,0	11,1	21,0	8,0	17,5
Hyundai	5,4	9,5	4,9	9,5	6,3	11,9	5,3	11,6
KIA	3,3	5,8	3,2	6,1	3,9	7,4	3,6	7,8
Tous les autres	5,3	9,3	11,5	22,3	0,9	1,7	-0,9	-2,0

*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 janv. à août		2019 janv. à août		2018 août		2019 août	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
Total des ventes de camions	124,3	100,0	125,6	100,0	130,4	100,0	138,8	100,0
Total des ventes de camions légers	124,3	100,0	125,6	100,0	130,4	100,0	138,8	100,0
Trois Grands	67,3	54,1	65,9	52,5	69,2	53,1	71,7	51,6
Fiat-Chrysler	19,9	16,0	18,9	15,0	17,3	13,3	21,8	15,7
Ford	23,5	18,9	23,6	18,8	26,8	20,6	25,4	18,3
General Motors	20,3	16,4	20,0	15,9	21,2	16,3	20,6	14,8
Autres constructeurs intérieurs	3,6	2,9	3,5	2,8	3,8	2,9	4,0	2,9
Constructeurs japonais	38,8	31,2	40,4	32,2	41,3	31,6	44,3	31,9
Honda	8,8	7,1	9,1	7,2	9,3	7,1	10,5	7,6
Toyota	12,0	9,6	13,0	10,4	12,4	9,5	14,0	10,1
Nissan	9,1	7,3	9,4	7,5	9,8	7,5	10,1	7,2
Mazda	3,8	3,1	3,5	2,8	4,0	3,1	4,3	3,1
Mitsubishi	1,8	1,5	2,0	1,6	2,2	1,7	1,8	1,3
Subaru	3,3	2,7	3,4	2,7	3,5	2,7	3,6	2,6
Constructeurs européens	10,9	8,7	10,6	8,5	11,0	8,4	12,3	8,8
BMW	2,1	1,7	2,2	1,7	2,2	1,7	2,3	1,7
Mercedes-Benz	2,5	2,0	2,3	1,8	2,0	1,5	2,7	1,9
Volkswagen Group	4,6	3,7	4,4	3,5	5,1	3,9	5,5	3,9
Volvo	0,6	0,5	0,6	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5
Autres	1,1	0,9	1,1	0,9	1,1	0,8	1,1	0,8
Reste du monde	7,3	5,9	8,6	6,8	9,0	6,9	10,6	7,6
Hyundai	5,7	4,6	6,6	5,3	7,0	5,4	8,1	5,9
KIA	3,2	2,6	3,6	2,8	3,5	2,7	4,1	2,9
Tous les autres	-1,6	-1,3	-1,6	-1,3	-1,6	-1,2	-1,6	-1,2

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

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

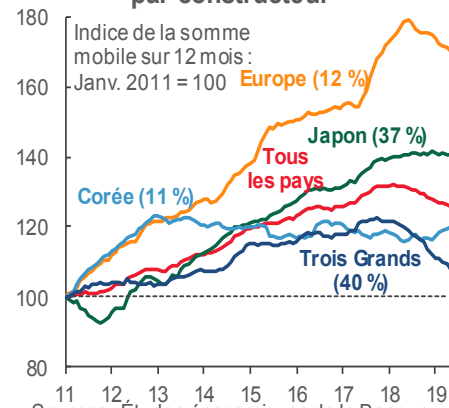
	2018 janv. à août	2019 janv. à août	2018 août	2019 août
CANADA	363,05	305,63	51,55	45,35
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	24,99	20,36	4,06	3,09
Terre-Neuve-et-Labrador	5,03	3,94	0,89	0,59
Île-du-Prince-Édouard	1,45	1,48	0,23	0,22
Nouvelle-Écosse	11,75	9,23	1,88	1,34
Nouveau-Brunswick	6,76	5,71	1,08	0,93
PROVINCES DU CENTRE	260,07	220,74	37,62	33,53
Québec	103,06	87,74	14,15	13,38
Ontario	157,01	133,00	23,47	20,15
PROVINCES DE L'OUEST	77,99	64,53	9,86	8,73
Manitoba	9,33	6,13	1,05	0,74
Saskatchewan	4,45	3,91	0,62	0,63
Alberta	24,40	20,58	3,17	2,79
Colombie-Britannique	39,81	33,91	5,03	4,58

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

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

	2018 janv. à août	2019 janv. à août	2018 août	2019 août
CANADA	875,58	876,15	122,39	131,88
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	56,86	59,28	4,06	9,54
Terre-Neuve-et-Labrador	13,61	14,47	0,89	2,42
Île-du-Prince-Édouard	3,24	3,42	0,23	0,64
Nouvelle-Écosse	21,46	22,30	1,88	3,26
Nouveau-Brunswick	18,54	19,09	1,08	3,22
PROVINCES DU CENTRE	544,98	554,55	79,18	83,38
Québec	177,28	184,26	25,64	28,39
Ontario	367,70	370,29	53,54	54,99
PROVINCES DE L'OUEST	273,74	262,31	39,14	38,96
Manitoba	33,21	28,79	5,01	4,22
Saskatchewan	25,33	25,23	4,20	3,82
Alberta	118,33	114,25	16,31	16,83
Colombie-Britannique	96,87	94,04	13,62	14,09

*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 Scotiabank Inc., Citadel Hill Advisors L.L.C., The Bank of Nova Scotia Trust Company of New York, Scotiabank Europe plc, Scotiabank (Ireland) Limited, Scotiabank Inverlat S.A., Institución de Banca Múltiple, Scotia Inverlat Casa de Bolsa S.A. de C.V., Scotia Inverlat Derivados S.A. de C.V., lesquelles sont toutes des membres du groupe de la Banque Scotia et des usagers autorisés de la marque Banque Scotia. La Banque de Nouvelle-Écosse est constituée au Canada sous le régime de la responsabilité limitée et ses activités sont autorisées et réglementées par le Bureau du surintendant des institutions financières du Canada. Au Royaume-Uni, les activités de La Banque de Nouvelle-Écosse sont autorisées par la Prudential Regulation Authority et assujetties à la réglementation de la Financial Conduct Authority et à la réglementation limitée de la Prudential Regulation Authority. Nous pouvons fournir sur demande les détails du périmètre de l'application, à La Banque de Nouvelle-Écosse, de la réglementation de la Prudential Regulation Authority du Royaume-Uni. Les activités de Scotiabank Europe plc sont autorisées par la Prudential Regulation Authority et réglementées par la Financial Conduct Authority et la Prudential Regulation Authority du Royaume-Uni.

Les activités de Scotiabank Inverlat, S.A., de Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V. et de Scotia Derivados, S.A. de C.V. sont toutes autorisées et réglementées par les autorités financières du Mexique.