

Autre mois léthargique pour les ventes mondiales d'automobiles

- En octobre, les ventes mondiales d'automobiles ont tourné au ralenti, en perdant 3,6 % sur un an (en données non désaisonnalisées)* pour enchaîner un quatorzième mois consécutif de recul.
- Malgré la baisse des taux d'intérêt directeurs partout dans le monde, et en dépit des rumeurs d'un éventuel pacte commercial (partiel) entre les États-Unis et la Chine au milieu du mois, il n'y a guère eu de vents favorables pour les ventes mondiales d'automobiles.
- Les trois grands marchés, soit les États-Unis, la Chine et le Japon, se sont ralentis en même temps. Certes, des facteurs idiosyncrasiques comme la grève de GM aux États-Unis et la hausse de la taxe d'accise en octobre au Japon expliquent une partie de cette léthargie.
- Par contre, la plupart des marchés européens ont inscrit une croissance positive des ventes sur un an; toutefois, les effets de base des modifications apportées à la réglementation l'automne dernier expliquent l'essentiel de cet effet.
- En octobre, le rythme des ventes mondiales s'est replié de 5,0 % sur un mois (en données désaisonnalisées), même s'il s'agit traditionnellement de la saison dans laquelle les ventes augmentent sur la plupart des marchés.

LES VENTES D'AUTOMOBILES AU CANADA REPLONGENT EN OCTOBRE

En octobre, les ventes d'automobiles au Canada ont légèrement reculé de 0,6 % sur un an (en données non désaisonnalisées). La léthargie des ventes aux parcs automobiles a à peine masqué la baisse soutenue du rendement des ventes aux particuliers. Les effets de base pourraient effacer une partie de la modeste hausse des chiffres de ventes du mois, puisqu'octobre s'est inscrit comme le seul mois (relativement) satisfaisant au cours d'un automne 2018 par ailleurs très difficile. Le rythme des ventes corrigé des variations saisonnières d'octobre a en fait monté de 5,7 % sur un mois (soit 1,98 million d'exemplaires en données annualisées et désaisonnalisées) dans la foulée des ventes anémiques en septembre. Toujours est-il qu'on ne peut rien tirer comme conclusion de la remontée du rythme des ventes en raison de sa forte volatilité d'un mois au suivant.

La conjoncture de l'autofinancement a lancé des signaux contrastés. Les rendements des obligations d'État sont restés élevés pendant la plus grande partie d'octobre – et ont généralement atteint le pic de septembre – par rapport aux creux inscrits durant l'été et qui ont accéléré les ventes dans ces mois. Il n'empêche que les rendements sont restés nettement inférieurs aux pics de l'an dernier, qui auraient dû porter la croissance sur un an des ventes d'automobiles. En fait, la croissance du crédit à la consommation (en excluant les marges de crédit hypothécaire) en septembre a inscrit une hausse de 7,9 % sur un mois en données annualisées et désaisonnalisées – soit le rythme le plus fulgurant depuis la fin de 2015. Puisque les probabilités d'une baisse du taux directeur à la fin d'octobre paraissent de plus en plus lointaines à mesure que le mois avançait, certains clients attentistes ont été attirés sur le marché, ce qui a légèrement haussé les ventes.

Par ailleurs, les fondamentaux du marché sont restés durables. Les statistiques sur le chômage et sur la croissance des salaires sont restées stables, à 5,5 % et 4,3 % respectivement, même si la croissance de l'emploi en octobre n'a pas été au rendez-vous des attentes du marché : le recul des emplois à temps plein n'a été compensé que partiellement par les gains de l'emploi à temps partiel. Les ventes de logements ont fait sur place d'un océan à l'autre en octobre, en freinant une séquence de hausses depuis sept mois, alors que globalement, les prix ont augmenté de 1,8 % sur un an (en données non désaisonnalisées). Le rythme des ventes d'automobiles depuis le début de l'année s'inscrit à 1,94 million d'exemplaires en données annualisées et désaisonnalisées, ce qui cadre avec nos prévisions des ventes pour 2019.

*Tous les chiffres publiés ne sont pas désaisonnalisés, sauf indication contraire (auquel cas, ils sont désaisonnalisés).

RENSEIGNEMENTS

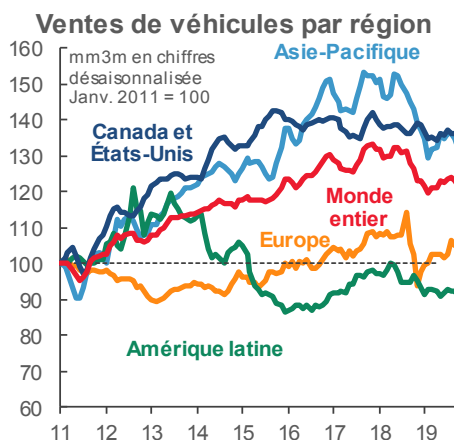
Rebekah Young, première directrice, Politiques économiques provinciales et fiscales
416.862.3876
Études économiques de la Banque Scotia
rebekah.young@scotiabank.com

Raffi Ghazarian, analyste principal, Recherche
416.866.4211
Études économiques de la Banque Scotia
raffi.ghazarian@scotiabank.com

Ventes de véhicules automobiles						
	sept '19	oct '19	janv.-oct '19	sept '19	oct '19	janv.-oct '19
	(évolution en % sur un an, en données non désaisonnalisées)			(évolution en % sur un mois, en données désaisonnalisées)		
Monde entier	-2,8	-3,6	-5,6	1,4	-5,0	-5,8
Amérique du Nord						
Canada	-3,9	-0,6	-3,3	-6,3	5,7	-3,5
États-Unis	-11,3	-1,8	-1,2	1,0	-3,5	-1,6
Mexique	-12,3	-8,9	-7,7	-1,9	1,2	-7,7
Amérique du Sud						
Argentine	-37,0	-26,9	-47,0	-25,0	14,5	-46,9
Brésil	9,2	-1,4	7,6	7,2	0,7	8,0
Chili	-3,4	-24,5	-8,9	4,7	-7,3	-9,1
Colombie	5,4	11,7	8,1	-0,1	4,0	7,8
Pérou	19,9	9,1	1,3	7,1	-2,6	1,5
Europe de l'Ouest						
France	16,6	8,7	-0,3	-12,7	6,7	-0,7
Allemagne	22,2	12,7	3,4	-30,8	28,0	3,4
Italie	13,4	6,7	-1,0	-17,6	12,6	-0,7
Espagne	18,3	6,3	-9,6	-3,9	6,8	-10,2
Royaume-Uni	1,3	-6,7	-2,9	-35,2	13,7	-2,9
Europe de l'Est						
Russie	-0,2	-5,2	-2,4	-0,6	-2,5	-2,3
Turquie	47,5	79,2	-36,1	56,5	-14,8	-37,3
Asie-Pacifique						
Australie	-8,8	-8,7	-7,7	-2,8	-1,2	-7,6
Chine	-6,3	-5,8	-10,9	-3,3	-1,4	-10,9
Inde	-23,6	-1,2	-13,4	0,7	25,4	-13,6
Japon	12,9	-24,9	0,5	3,1	-26,7	0,5
Corée	-11,7	-15,9	-8,3	0,1	-0,5	-8,4

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

Graphique 1



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

La confiance des consommateurs a légèrement baissé en octobre; or, les niveaux de confiance restent généralement vigoureux.

L'incertitude causée par les élections fédérales a pu expliquer le plongeon, de concert avec l'incertitude commerciale, qui ne s'est apaisée que légèrement vers la fin du mois.

Les marques de voitures de luxe ont profité d'un troisième mois consécutif de ventes positives – mais modestes – après avoir freiné brusquement à partir du milieu de 2018. Les ventes de voitures de marque de luxe ont gagné 1,8 % sur un an en octobre, en améliorant légèrement le rendement depuis le début de l'année, qui a baissé de 7,8 % sur un an. Les effets de base probablement discrets entrent en ligne de compte après 14 mois de baisse; toutefois, les ventes pourraient aussi profiter des effets de la richesse avec la reprise des grands marchés du logement (soit le Grand Toronto et le Grand Vancouver). Toujours est-il qu'il est trop tôt pour annoncer un retournement du repli à plus long terme. Pour en savoir plus, veuillez cliquer sur ce [lien](#).

En octobre, les ventes d'automobiles ont divergé dans l'ensemble des régions. Dans le centre du Canada et dans les provinces de l'Atlantique, elles ont gagné environ 2,6 % et 3,8 % sur un an respectivement. Si, dans le centre du Canada, le raffermissement des assises économiques a étayé les ventes d'automobiles, qui ont augmenté proportionnellement dans deux des grandes provinces du centre, la croissance des ventes dans la région de l'Atlantique continue d'avoir du mal à se relever du ralentissement de l'an dernier. Dans l'Ouest canadien, toutes les provinces ont inscrit des baisses de 7,5 % sur un an en moyenne.

LA GRÈVE DE GM PÈSE SUR LES VENTES D'AUTOMOBILES EN OCTOBRE AUX ÉTATS-UNIS

En octobre aux États-Unis, les ventes d'automobiles ont inscrit un autre plongeon de 1,8 % sur un an (en données non désaisonnalisées). Cette baisse s'inscrit dans la foulée du brusque repli du mois dernier, soit 11,3 % sur un an (en données non désaisonnalisées), et les ventes depuis le début de l'année ont perdu 1,2 % (en données non désaisonnalisées), ce qui vient clore une saison de ventes décevantes. En chiffres désaisonnalisés, le rythme des ventes du mois a également fléchi de 3,4 % sur un mois (soit 16,55 millions d'exemplaires en données annualisées et désaisonnalisées).

La grève de GM s'est probablement répercutée sur le résultat final. Les ventes de GM aux États-Unis ont reculé de presque 14 % sur un an (en données non désaisonnalisées) en octobre, ce qui représente un ralentissement beaucoup plus brusque par rapport au rendement des ventes depuis le début de l'année, qui s'est établi à -1,5 %. D'après GM, la grève de 40 jours a fait baisser la production de l'ordre de 300 000 véhicules de GM, dont les VUS et les camionnettes de grand modèle, dont la demande est élevée. Certains clients fidèles ont probablement reporté leurs achats en octobre, alors que les stocks avaient baissé. Cette réaction devrait faire augmenter les ventes en novembre, puisque la grève a été réglée dans la dernière partie d'octobre.

En octobre, l'incertitude commerciale a sans doute fait plus monter que descendre les ventes dans leur évolution en montagnes russes. Le 11 octobre, le président Trump a annoncé la conclusion d'un « pacte substantiel de la phase 1 » entre les États-Unis et la Chine, pour ensuite reporter un nouveau cycle de sanctions tarifaires qui devait entrer en vigueur le 15 octobre. Des jours plus tard, le représentant au commerce américain a annoncé un nouveau cycle d'exclusions tarifaires pour certains produits chinois visés par les précédentes sanctions. L'optimisme a bondi lorsqu'on a annoncé la possibilité de conclure un pacte officiel en marge du sommet de l'APEC en novembre (qui a ensuite été annulé). Le bruissement médiatique reste généralement favorable à la conclusion d'un pacte provisoire, qui pourrait être annoncé après l'Action de grâce américaine; or, il n'en faut pas beaucoup pour faire dérailler les progrès même modestes sur le fonds commercial.

La Réserve fédérale américaine a abaissé son taux directeur pour une troisième fois à la fin d'octobre. Les baisses cumulatives se chiffrent désormais à 75 points de base depuis le début de l'assouplissement monétaire en juillet pour enrayer l'inflation fondamentale chroniquement atonique, ce qui a paralysé le commerce et l'investissement des entreprises et écorné la confiance des milieux d'affaires en raison de la multiplication des incertitudes et du ralentissement mondial. Cette baisse a aussi été largement prise en compte dans les cours des marchés; il est donc improbable qu'elle vienne encore relancer les achats d'automobiles en novembre.

Les indicateurs de la consommation se sont révélés résilients en octobre. La croissance de l'emploi a largement répondu aux attentes, et les salaires se sont accélérés au rythme fulgurant de 3 %. L'emploi a légèrement bougé à la hausse pour s'établir à un creux toujours sans précédent de 3,6 %, notamment en raison de la grève de GM et de la réintégration d'un plus grand nombre d'Américains dans le marché du travail. Les dépenses des ménages se sont également légèrement relevées de 0,3 %, surtout grâce aux achats d'automobiles et d'essence, alors que les mises en chantier de logements ont gagné 3,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en octobre. Même si le Conference Board des États-Unis a légèrement réduit ses prévisions sur la croissance des consommateurs pour octobre, les niveaux de confiance restent élevés, et l'Université du Michigan a révisé à la hausse ses chiffres d'octobre et de novembre sur le moral des consommateurs. Toujours est-il que les intentions d'acheter les véhicules ont inscrit de légères baisses dans les derniers mois.

Le rythme des ventes depuis le début de l'année s'est établi à 16,9 millions d'exemplaires en données annualisées et désaisonnalisées. Nous nous attendons à un léger relèvement des ventes, et l'année devrait se solder à 17,0 millions d'exemplaires.

LES VENTES D'AUTOMOBILES AU MEXIQUE S'AFFAISSENT ENCORE PLUS EN OCTOBRE

En octobre, les ventes d'automobiles au Mexique ont dérapé de 8,9 % sur un an, ce qui a fait baisser de 7,7 % sur un an les ventes depuis le début de l'année. L'économie mexicaine est désormais en récession technique, dans la foulée de la récente révision des statistiques officielles, et certains observateurs prévoient désormais une croissance nulle en 2019. Le gouvernement a par la suite annoncé un ambitieux plan d'investissements de 43 G\$ US dans les infrastructures, dont 22 G\$ US l'an prochain. Il vise à porter à 4 % la croissance du PIB dans le cadre de ce plan, qui sera financé en partie grâce à des partenariats avec le secteur privé. Même si l'investissement est absolument nécessaire au Mexique, il faut toujours en chiffrer l'impact économique réel, en apportant quelques précisions dans son exécution, sur ses incidences pour la Pemex (on propose désormais de construire une nouvelle raffinerie appartenant à l'État) ou sur ses répercussions potentielles pour l'équilibre budgétaire du Mexique. Il est inutile de dire que dans le même temps, les ventes d'automobiles continuent d'affronter des vents contraires.

RALENTISSEMENT SYNCHRONISÉ DES VENTES D'AUTOMOBILE DANS TOUTE LA RÉGION DE L'ASIE-PACIFIQUE

En Asie-Pacifique toutes les grandes puissances économiques ont inscrit un recul des ventes d'automobiles en octobre. Le Japon a connu la baisse la plus importante, soit 24,9 % sur un an, en raison d'un décalage anticipé des achats de voitures en septembre avant que la hausse de la taxe de vente de 2 % entre en vigueur le 1^{er} octobre. Par ailleurs, les ventes devraient rester essentiellement léthargiques à mesure que la fin de l'année approche. Les ventes d'automobiles ont continué de se replier brusquement en Chine, en baissant de 5,8 % sur un an. Il s'agit d'un recul plus modeste dans la glissade qui dure depuis 16 mois dans les ventes depuis le début de l'année, qui ont perdu 10,9 % sur un an. L'Inde a connu un répit dans le ralentissement prolongé et brutal de ses ventes, qui ont baissé plus légèrement de 1,2 % en octobre. Toutefois, il s'agit probablement d'un sursaut transitoire dans la foulée de la saison des Fêtes, dans une conjoncture économique par ailleurs ralentie et affligée de points vulnérables, dans laquelle les ventes d'automobiles depuis le début de l'année ont perdu 13,4 % sur un an.

EN EUROPE, LES VENTES D'AUTOMOBILES CONTINUENT DE REBONDIR DANS LA FOULÉE DES MODIFICATIONS APPORTÉES À LA RÉGLEMENTATION

En Europe, les grandes puissances économiques ont connu un rebond quasi généralisé des ventes d'octobre, à l'exception du Royaume-Uni. En Europe de l'Ouest, les ventes ont gagné 10,5 % sur un an, dans la foulée du bond de 19,9 % sur un an du mois précédent. Les modifications apportées à la réglementation sur le durcissement des normes d'émissions polluantes, adoptées en septembre 2018, sont venues freiner les ventes de l'automne dernier dans l'ensemble de la région. La plupart des grandes puissances économiques continuent de se rétablir du choc. En fait, l'Allemagne est la seule grande puissance économique régionale à s'inscrire en territoire de croissance positive sur un an à 3,4 % depuis le début de l'année. Puisqu'au début de novembre, l'Union européenne a réduit à leur plus creux ses prévisions de croissance depuis la crise de la dette souveraine, les ventes d'automobiles dans l'ensemble de la région continuent d'affronter des vents contraires malgré le nouvel assouplissement de la conjoncture monétaire et le faible taux de chômage de la région.

En Europe de l'Est, les ventes d'automobiles ont elles aussi comptabilisé des ventes positives, qui ont gagné 6,8 % sur un an, surtout grâce à un spectaculaire revirement des ventes d'automobiles en Turquie. Les ventes d'automobiles turques ont bondi de 79,2 % sur un an en octobre, après avoir augmenté de 47,5 % sur un an en septembre. L'économie turque continue de prendre du mieux, grâce à des baisses de taux directeurs anticipées (de 2,5 points de pourcentage en octobre), de concert avec la levée des sanctions économiques américaines. En Russie, les ventes d'automobiles, qui dominent généralement les statistiques de synthèse, continuent de glisser : elles ont perdu encore 5,2 % en octobre, ce qui porte à 2,4 % sur un an le recul depuis le début de l'année.

DIVERGENCE DANS L'ÉVOLUTION DES VENTES D'AUTOMOBILES DANS TOUTE L'AMÉRIQUE DU SUD

Les ventes régionales ont fléchi de 5,4 % sur un an : le léger recul des ventes d'automobiles au Brésil a été amplifié le brusque repli des ventes en Argentine et au Chili. Au Brésil, les ventes d'automobiles ont perdu 1,2 % sur un an en octobre dans une année qui a par ailleurs été vigoureuse pour le secteur automobile brésilien, puisque les ventes ont monté de 7,6 % depuis le début de l'année. La récente glissade de la monnaie brésilienne pourrait peser sur les taux directeurs, ce qui viendrait ralentir la croissance des ventes; cet effet serait encore exacerbé si l'effet des réformes se dissipe. En Argentine, les ventes d'automobiles ont perdu 26,9 % sur un an après avoir baissé en moyenne chaque mois, depuis un an et demi, de 40 % sur un an environ. L'élection du président de gauche Fernández en octobre alimentera l'incertitude chronique en prévision des déclarations sur son approche à l'endroit des porteurs d'obligations et du FMI. Au Chili, l'incertitude politique explique aussi le brusque freinage des ventes d'automobiles, soit 24,5 % sur un an, lorsque les manifestations ont éclaté à la mi-octobre, ce qui est venu peser sur une année déjà léthargique pour les ventes d'automobiles, en baisse de 8,9 % sur un an depuis le début de l'année. Les plans de la réforme constitutionnelle ont légèrement ranimé la confiance des marchés; toutefois, le référendum n'aura lieu que l'an prochain.

La Colombie et le Pérou continuent par ailleurs d'afficher un solide rendement. La Colombie a inscrit une forte croissance de 11,7 % sur un an des ventes d'automobiles, alors que les ventes du Pérou ont gagné 9,1 % sur un an. Les solides fondamentaux et surtout la vigueur des dépenses de consommation, tonifiée par l'assouplissement de la conjoncture monétaire, devraient continuer de compenser le ralentissement de la croissance dans les deux économies, ainsi qu'une partie de l'incertitude politique au Pérou en prévision des élections de l'an prochain.

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 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

	2000–17	2018	2019	2020p	2021p
		janv.–oct.**		prév.	
		(Milliers d'unités, taux annuel)			
Canada**	1 704	1 983	1 938	1 940	1 915
Automobiles	762	575	502	504	460
Production intérieure	484	377	320	321	293
Importations	278	198	182	183	167
Camions légers	942	1 407	1 436	1 436	1 455
		(Millions d'unités, taux annuel)			
États-Unis	14,7	17,2	18,3	17,0	16,9
Automobiles	6,9	5,1	6,1	4,6	4,1
Camions légers	7,9	12,1	12,2	12,4	12,9
		(Millions d'unités, taux annuel)			
Production nord-américaine*	15,0	17,5	16,7	16,8	17,2
Canada	2,2	2,0	1,9	1,9	1,8
États-Unis	10,0	11,3	10,9	10,9	11,5
Mexique	2,7	4,1	3,9	4,0	4,1

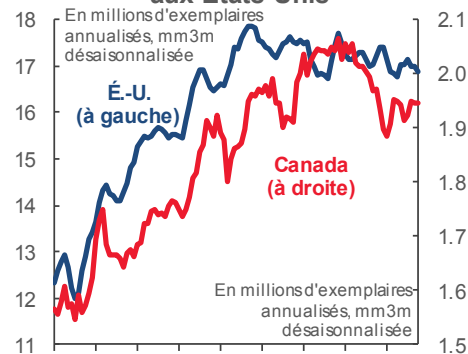
*Comprend les camions légers, intermédiaires et lourds. **Les ventes au Canada sont des estimations de la Banque Scotia. Sources : Ward's Automotive Reports, Statistique Canada, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Tableau 3 — Perspectives des ventes de véhicules selon la province

(Milliers d'unités, taux annuel)* **	2000–15	2016	2017	2018	2019p	2020p	2021p
Canada	1 668	1 948	2 040	1 984	1 940	1 915	1 915
Provinces de l'Atlantique	125	140	143	125	130	121	116
Provinces du centre	1 034	1 264	1 299	1 302	1 258	1 240	1 240
Québec	411	458	462	449	448	435	435
Ontario	623	806	837	853	810	805	805
Provinces de l'Ouest	509	544	598	557	547	554	559
Manitoba	49	55	62	67	60	58	58
Saskatchewan	49	51	56	47	49	50	51
Alberta	232	220	245	226	223	227	231
Colombie-Britannique	179	218	235	217	215	219	219

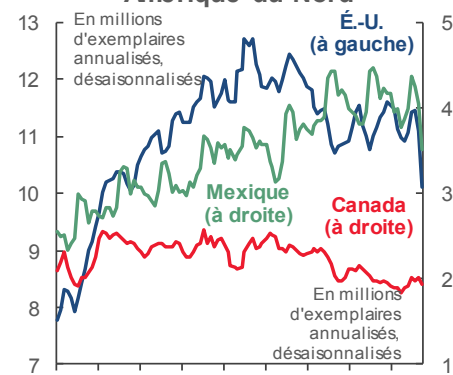
*Comprend les automobiles et les camions légers. ** Estimations de la Banque Scotia.
 Sources : Statistique Canada, Association canadienne des constructeurs de véhicules.

Graphique A1

Ventes de véhicules au Canada et aux États-Unis


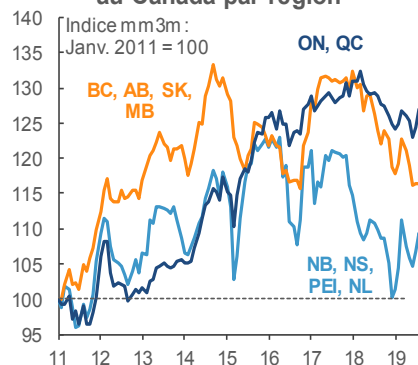
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, DesRosiers Automotive Consultants Inc., GAC, WardsAuto.

Graphique A2

Production de véhicules en Amérique du Nord


Sources : Études économiques de la Banque Scotia, WardsAuto.

Graphique A3

Ventes de véhicules au Canada par région


Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Statistique Canada. Décalage des données sur un mois.

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

	2018		2019		2018		2019	
	janv. à oct.	Unités % du total	janv. à oct.	Unités % du total	oct.	Unités % du total	oct.	Unités % du total
Total	57,0	100,0	50,8	100,0	45,3	100,0	41,3	100,0
Trois Grands	9,2	16,2	6,9	13,6	6,2	13,7	6,5	15,7
Fiat-Chrysler	1,1	2,0	0,9	1,9	0,8	1,7	0,6	1,5
Ford	2,8	4,9	2,1	4,2	1,3	2,9	1,9	4,6
General Motors	5,3	9,3	3,8	7,5	4,1	9,1	3,9	9,6
Constructeurs japonais	23,9	42,0	17,3	34,0	24,7	54,7	22,7	55,1
Honda	8,3	14,5	6,4	12,6	8,0	17,8	7,5	18,2
Toyota	7,5	13,1	5,5	10,9	8,5	18,9	8,4	20,2
Nissan	3,6	6,4	2,3	4,5	2,7	6,1	2,5	6,0
Mazda	2,7	4,7	1,8	3,5	3,1	6,9	2,8	6,8
Mitsubishi	0,4	0,7	0,3	0,5	0,5	1,1	0,2	0,4
Subaru	1,4	2,5	1,0	2,0	1,8	4,0	1,4	3,4
Constructeurs européens	9,1	15,9	7,9	15,6	8,3	18,4	8,3	20,2
BMW	1,8	3,1	1,4	2,8	1,6	3,6	1,3	3,1
Mercedes-Benz	1,7	3,0	1,5	2,9	1,5	3,4	1,7	4,0
Volkswagen Group	5,3	9,3	4,8	9,5	4,9	10,8	5,2	12,7
Volvo	0,2	0,3	0,2	0,4	0,2	0,5	0,1	0,3
Autres	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1
Reste du monde	14,8	25,9	18,7	36,7	6,0	13,2	3,7	9,0
Hyundai	5,4	9,5	4,9	9,6	5,0	11,1	4,6	11,1
KIA	3,2	5,6	3,1	6,1	2,9	6,5	2,9	6,9
Tous les autres	6,2	10,8	10,7	21,0	-2,0	-4,5	-3,7	-9,0

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

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

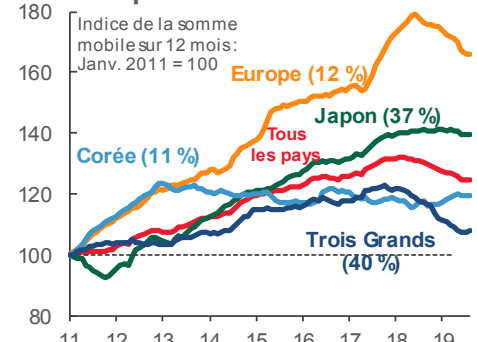
	2018		2019		2018		2019	
	janv. à oct.	Unités % du total	janv. à oct.	Unités % du total	oct.	Unités % du total	oct.	Unités % du total
Total des ventes de camions	124,4	100,0	125,5	100,0	118,4	100,0	121,5	100,0
Total des ventes de camions légers	124,4	100,0	125,5	100,0	118,4	100,0	121,5	100,0
Trois Grands	66,2	53,3	64,6	51,4	57,0	48,2	56,1	46,2
Fiat-Chrysler	18,9	15,2	18,3	14,6	13,9	11,7	15,2	12,5
Ford	23,2	18,7	23,2	18,5	20,1	17,0	19,3	15,9
General Motors	20,3	16,3	19,6	15,7	19,3	16,3	17,7	14,5
Autres constructeurs intérieurs	3,8	3,1	3,5	2,8	3,8	3,2	4,0	3,3
Constructeurs japonais	39,3	31,6	40,8	32,5	40,8	34,5	43,3	35,6
Honda	8,8	7,1	9,2	7,4	8,5	7,2	10,2	8,4
Toyota	12,2	9,8	13,1	10,4	13,7	11,6	13,7	11,3
Nissan	9,2	7,4	9,3	7,4	9,2	7,8	8,8	7,3
Mazda	3,8	3,0	3,7	2,9	3,6	3,0	4,2	3,5
Mitsubishi	1,8	1,4	2,0	1,6	1,6	1,4	2,0	1,6
Subaru	3,5	2,8	3,5	2,8	4,2	3,5	4,3	3,6
Constructeurs européens	11,1	9,0	11,1	8,8	12,6	10,6	12,7	10,5
BMW	2,1	1,7	2,2	1,8	2,3	1,9	2,4	1,9
Mercedes-Benz	2,5	2,0	2,4	1,9	2,5	2,1	2,6	2,2
Volkswagen Group	4,8	3,8	4,7	3,7	6,1	5,1	5,9	4,8
Volvo	0,6	0,5	0,7	0,5	0,6	0,5	0,7	0,5
Autres	1,1	0,9	1,1	0,9	1,1	1,0	1,2	1,0
Reste du monde	7,7	6,2	9,0	7,2	7,9	6,7	9,4	7,7
Hyundai	5,8	4,7	6,7	5,4	6,5	5,5	7,2	5,9
KIA	3,1	2,5	3,5	2,8	2,7	2,3	3,4	2,8
Tous les autres	-1,2	-1,0	-1,2	-1,0	-1,2	-1,1	-1,2	-1,0

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

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

	2018 janv. à sept.	2019 janv. à sept.*	2018 sept.	2019 sept.*
CANADA	465,75	387,84	50,05	39,15
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	31,65	25,83	3,26	2,52
Terre-Neuve-et-Labrador	6,34	5,04	0,64	0,51
Île-du-Prince-Édouard	1,95	1,83	0,24	0,15
Nouvelle-Écosse	14,51	11,65	1,36	1,17
Nouveau-Brunswick	8,85	7,31	1,01	0,69
PROVINCES DU CENTRE	335,55	281,56	36,28	28,98
Québec	133,09	112,02	14,67	11,38
Ontario	202,45	169,54	21,61	17,60
PROVINCES DE L'OUEST	98,55	80,45	10,51	7,65
Manitoba	12,30	7,89	1,73	0,79
Saskatchewan	5,66	4,90	0,59	0,48
Alberta	30,75	25,51	3,26	2,42
Colombie-Britannique	49,84	42,16	4,93	3,96

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, Des Rosiers Automotive Consultants Inc., GAC.

*Part du marché entre parenthèses.

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

	2018 janv. à sept.	2019 janv. à sept.**	2018 sept.	2019 sept.**
CANADA	1 137,05	1 150,01	123,56	130,82
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	75,11	78,48	3,26	8,94
Terre-Neuve-et-Labrador	18,19	19,46	0,64	2,34
Île-du-Prince-Édouard	4,29	4,55	0,24	0,52
Nouvelle-Écosse	28,37	29,23	1,36	3,22
Nouveau-Brunswick	24,26	25,24	1,01	2,87
PROVINCES DU CENTRE	705,51	729,68	79,32	83,32
Québec	230,04	241,47	25,77	27,42
Ontario	475,47	488,21	53,55	55,90
PROVINCES DE L'OUEST	356,44	341,85	40,98	38,56
Manitoba	42,89	37,42	4,67	4,21
Saskatchewan	33,25	33,20	3,99	3,88
Alberta	154,61	149,45	18,12	16,88
Colombie-Britannique	125,68	121,78	14,20	13,59

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

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.