

Le plongeon des ventes mondiales d'automobiles en février est appelé à empirer

- En février, les ventes mondiales d'automobiles ont perdu plus de 20 % sur un an (en données non désaisonnalisées*), après avoir baissé de 10 % sur un an en janvier.
- Cette baisse est largement attribuable à la chute exceptionnelle de 82 % sur un an des achats chinois d'automobiles, parce que l'économie a été freinée par l'épidémie de la COVID-19.
- En février, l'épidémie était essentiellement confinée à l'Asie, où les ventes régionales d'automobiles ont perdu presque 50 % sur un an, en se contractant de 32 % sur un an en Corée du Sud.
- Au Japon, les ventes d'automobiles ont chuté plus légèrement de 10 % sur un an, puisque l'épidémie ne s'était pas encore propagée dans l'ensemble du pays et que les mesures de confinement n'ont été adoptées qu'à la fin du mois.
- Les ventes européennes d'automobiles étaient déjà substantiellement amoindries en février, avant l'épidémie, alors que l'industrie s'adaptait à un autre durcissement de la réglementation des émissions polluantes. En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles ont reculé de 7 % sur un an, en raison d'une brusque baisse de presque 11 % sur un an en Allemagne.
- Aux États-Unis et au Canada, les ventes d'automobiles s'inscrivaient toujours en territoire positif pour février, à 8,4 % sur un an et à 2,1 % sur un an respectivement, ce qui s'explique probablement par le rattrapage depuis la léthargie de l'activité des ventes à la fin de 2019.
- Puisque l'on a déclaré, le 11 mars 2020, que la COVID-19 était une pandémie mondiale, les ventes d'automobiles partout dans le monde sont appelées à plonger encore dans les prochains mois, puisque l'activité économique est quasiment au point mort.
- La plupart des pays mènent de vastes interventions officielles, notamment en abaissant substantiellement leurs taux directeurs, en engageant d'importantes dépenses budgétaires et en intervenant sur les marchés pour les ranimer.
- À l'heure actuelle, ces mesures visent plus à endiguer les pertes qu'à stimuler l'activité, qui ne pourra reprendre que lorsque les consommateurs pourront agir librement : on peut pronostiquer qu'il faudra compter encore trois mois.

BRUSQUE FREINAGE

La croissance économique mondiale est appelée à freiner en 2020, puisque partout dans le monde, les pays sont en proie à l'épidémie de la COVID-19 (graphique 2). Les Études économiques de la Banque Scotia [prévoient](#) que la croissance du PIB mondial sera nulle (0 %) en 2020, puisque les vigoureuses interventions des gouvernements en réaction à la pandémie de la COVID-19 donnent lieu à des fermetures généralisées et à des quarantaines massives partout dans le monde. On s'attend à ce que l'activité commence à revenir à la normale au troisième trimestre de 2020, sauf dans les pays dans lesquels les mesures de confinement ont été vigoureusement déployées au premier trimestre (essentiellement dans les économies asiatiques); dans ces pays, l'activité devrait reprendre au deuxième trimestre.

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

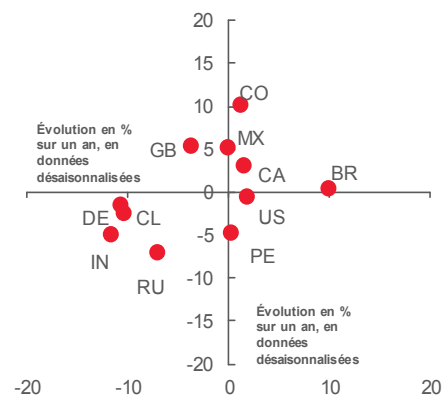
RENSEIGNEMENTS

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

Graphique 1

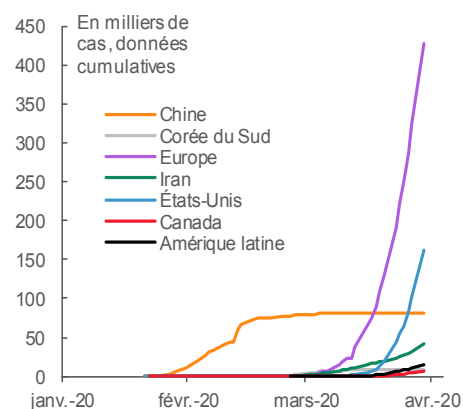
Ventes de véhicules légers en février 2020



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, associations automobiles nationales (sauf la Chine).

Graphique 2

Cas de COVID-19 dans le monde



Sources : Études économiques de la Banque Scotia Université Johns Hopkins.

Les répercussions de la pandémie mondiale influent sur les perspectives de croissance dans tous les circuits. La plupart des économies connaissent une réduction substantielle de la consommation, puisque les citoyens sont essentiellement confinés à la maison. L'activité économique est paralysée, parce que les entreprises cessent temporairement leurs opérations, ce qui commence à paraître dans les indicateurs prospectifs (graphique 3). À court terme, l'importance de ces circuits varie dans l'ensemble des pays selon la prévalence de l'épidémie et la vigueur des interventions officielles. Par conséquent, les demandes de prestations d'emploi ont elles aussi monté spectaculairement dans bien des pays. Parce que la pandémie s'étend au monde entier, la demande mondiale se contracte, ce qui aura un impact encore plus retentissant sur les économies exportatrices.

La volatilité des marchés financiers et les cours du pétrole viennent aussi éroder la croissance. Au sein de l'OPEP+, le différend entre la Russie et l'Arabie saoudite a fait plonger les cours mondiaux du pétrole (graphique 4), ce qui viendra exacerber l'impact sur les pays exportateurs de pétrole comme le Canada. Les craintes récessionnistes ont aussi avivé considérablement la volatilité des marchés financiers : les marchés boursiers ont chuté à des creux sans précédent partout dans le monde. La baisse du pic au creux du S&P500, par exemple, s'est chiffrée à 35 %; elle a été amplifiée par le fort endettement des entreprises avant le choc. Dans les derniers jours, on a constaté une légère reprise grâce aux importantes interventions annoncées aux États-Unis, ce qui rivalisait avec les nouvelles sur la hausse des cas dans l'ensemble du pays.

Les perspectives actuelles comportent d'autres risques de baisse. La durée de l'épidémie (et des mesures officielles de confinement correspondantes) est toujours la plus grande incertitude. Peu de scientifiques sont prêts à avancer avec confiance qu'une fermeture de trois mois sera suffisante, alors que certains prédisent une durée qui pourrait atteindre six mois avant de pouvoir relativiser le risque d'un deuxième pic. Les Études économiques de la Banque Scotia tablent sur une probabilité de 25 % que l'épidémie perdure au-delà de trois mois. À l'heure actuelle, la plupart des gouvernements établissent des prévisions de semaine en semaine, sans s'imposer de délais concrets.

CHRONIQUE D'UN DÉCLIN ANNONCÉ

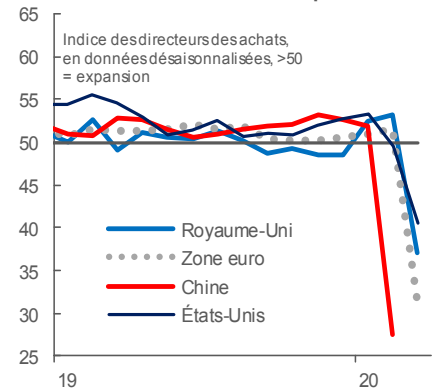
L'expérience de la Chine apporte un certain éclairage au reste du monde. L'épidémie de la COVID-19 a éclaté à Wuhan en janvier, ce qui a donné lieu à des quarantaines sans précédent et à des fermetures obligatoires. Sans surprise, l'activité économique a plongé – dont le commerce, l'activité industrielle et la conjoncture – jusqu'à la fin de février.

Une reprise précaire de l'activité a été déclarée en mars. Après presque deux mois de vigoureuses mesures de confinement, l'activité aurait repris, selon les comptes rendus. En mars 2020, la Chine a déclaré un rebond de son indice PMI (Purchasing Managers Index), à 53 contre 28,9 (un indice à plus de 50 préfigure une expansion), même s'il faut prendre avec un grain de sel les données publiées par l'État chinois. Il faudra attendre quelques semaines avant que les autres indicateurs économiques traditionnels soient publiés; toutefois, selon d'autres sources statistiques de plus grande fréquence, l'économie donne des signes de reprise (graphique 5). Or, comme nous le précisons dans nos récentes [Prévisions hebdomadaires mondiales](#), il y a toujours le risque d'une deuxième vague d'infections, ainsi que d'un ressac économique, puisque la léthargie de la demande mondiale pèse sur la production.

Il serait prématuré de laisser entendre qu'un repli limité de deux mois, pour la Chine ou d'autres pays, est réaliste. Comme nous l'avons déjà indiqué, les prévisions actuelles des Études économiques de la Banque Scotia supposent que l'activité reprendra au troisième trimestre de 2020, tout en constatant un risque de baisse considérable. Les Études économiques de la Banque Scotia prévoient de réviser plus fréquemment leurs prévisions selon l'évolution de la conjoncture.

Graphique 3

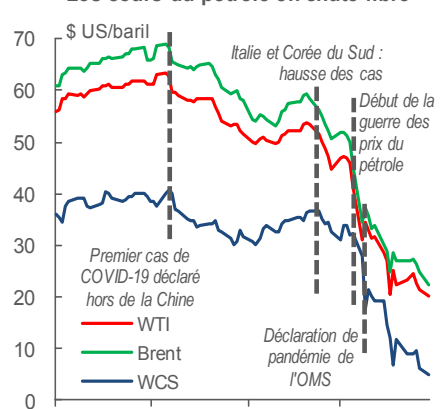
Détérioration fulgurante des perspectives de l'activité économique



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, IHS Markit.

Graphique 4

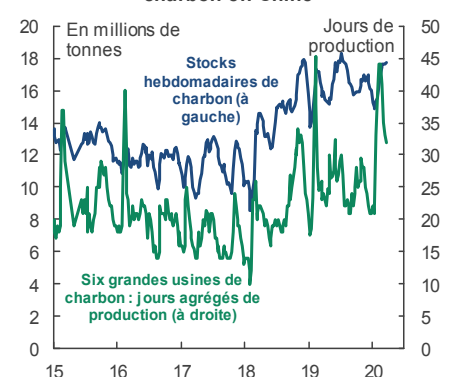
Les cours du pétrole en chute libre



déc.-19 janv.-20 févr.-20 mars-20
 Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Bloomberg.

Graphique 5

Utilisation et stocks hebdomadaires de charbon en Chine



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Ressource charbonnière de la Chine.

LE PIRE EST À VENIR

La baisse sur un an de 21 % des ventes mondiales d'automobiles en février rivalise avec le pire mois des ventes de la crise financière mondiale. En novembre 2008, les ventes mondiales d'automobiles avaient plongé de 25 % sur un an, à cause d'une baisse de près de 40 % aux États-Unis. Les baisses mensuelles mondiales de plus de 20 % sur un an ont perduré pendant les deux mois suivants avant un retour graduel en territoire positif dans les cinq mois qui ont suivi. Par contre, les ventes américaines d'automobiles ont enchaîné huit autres baisses consécutives des ventes mensuelles de 40 % sur un an avant de commencer à remonter (graphique 6). À la fin de 2009, les ventes mondiales d'automobiles ont arraché une légère hausse de 4 %, alors qu'un repli annuel de 20 % sur un an dans les ventes américaines d'automobiles a été masqué par une hausse de plus de 50 % des achats chinois de voitures.

Les ventes mondiales d'automobiles sont sur le point de plonger encore plus à des profondeurs abyssales dans les prochains mois. En février, les ventes chinoises d'automobiles préfigurent l'évolution des ventes dans les autres pays. Ses vigoureuses mesures de confinement et le quasi-freinage de son économie ont donné lieu à une chute de 82 % sur un an des ventes mensuelles d'automobiles alors que la plupart des concessionnaires ont fermé temporairement leurs portes (graphique 7). Il faut se rappeler qu'en janvier, les ventes avaient baissé de 20 % sur un an alors que les établissements ont commencé à fermer dans la dernière partie du mois. D'autres pays de la région ont également accusé de fortes pertes, par exemple la Corée du Sud (32 % sur un an).

Le plongeon des ventes japonaises d'automobiles a été relativement plus modeste en février, à 10 % sur un an. Il s'agit du cinquième mois de baisse comparable depuis la hausse de la taxe à la consommation en octobre 2019. Le Japon avait d'abord pu échapper à une épidémie sur son territoire, ce qui a toutefois changé depuis : le premier ministre a décrété des fermetures généralisées à la fin de février; autrement dit, le pays connaîtra une baisse massive des ventes d'automobiles. De même, l'Inde a évité le début de l'épidémie (ou du moins n'a pas pu la détecter); toutefois, les ventes de février ont quand même été léthargiques, en perdant 12 % sur un an. Puisqu'on a annoncé au début de mars un confinement de trois semaines, les perspectives de ventes sont appelées à se détériorer encore.

Puisque l'épicentre s'est transposé en Europe au début de mars, on peut prévoir dans cette région, dans les prochains mois, des baisses du même ordre de grandeur. Autrement dit, dans les pays qui ont été les premiers à être infectés – l'Italie et l'Espagne – de même que dans ceux qui visaient, par mesure de prévention, à mettre fin à leurs activités (par exemple l'Allemagne), on peut s'attendre en mars à des baisses de plus de 50 % des ventes d'automobiles et à des plonges encore plus prononcés, proches de la dégringolade de 80 % en Chine, en avril.

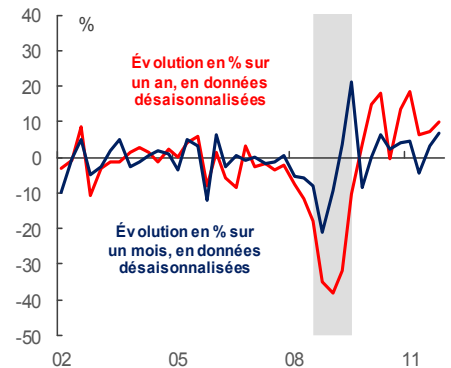
En Amérique du Nord, les ventes affrontent une conjoncture comparable, mais avec un autre décalage. À la fin de mars, l'épicentre a de nouveau basculé : l'Europe a cédé la place aux États-Unis. La lenteur des mesures de confinement aux États-Unis pourrait à juste titre atténuer la baisse des ventes en mars, ce qui pourrait toutefois avoir des conséquences plus fortes dans les mois suivants, dans la mesure où ce pays institue des obligations de confinement plus rigoureuses et généralisées. Le président Trump a déjà annoncé un confinement jusqu'à la fin d'avril.

Bien que le Canada soit aux prises avec la propagation du virus dans la plupart de ses régions, dont ses quatre grandes provinces, la crise est loin d'être aussi grave qu'aux États-Unis. On pourrait soutenir que les interventions officielles précoces du Canada ralentissent la propagation relative, bien qu'il soit trop tôt pour miser absolument sur cette prévision, puisque le pic de la crise sera toujours aigu par rapport à la capacité. Nous donnons plus loin d'autres précisions sur les ventes canadiennes d'automobiles.

Le Mexique a connu son premier mois positif de ventes depuis plus d'un an en février (même si la hausse a été marginale, à 0,3 % sur un an); or, les perspectives sont appelées à se détériorer substantiellement, elles aussi, dans ce pays. Bien que les cas déclarés par habitant accusent toujours un décalage par rapport aux pays nord-américains comparables, la léthargie qui paralysait déjà l'économie avant l'épidémie, sa dépendance pétrolière et son exposition au commerce externe ont déjà donné lieu à une dégradation de la note de crédit du pays par une agence de notation.

Graphique 6

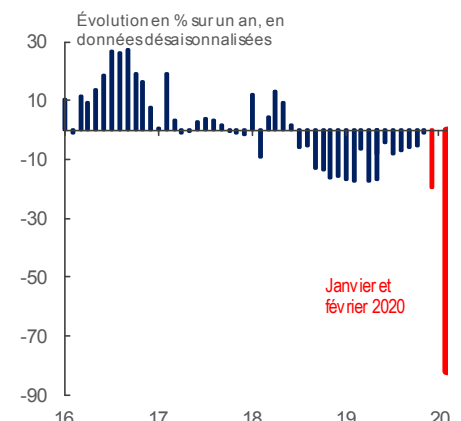
Ventes américaines d'automobiles pendant la crise financière mondiale



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Bureau d'analyse économique.

Graphique 7

Ventes chinoises d'automobiles



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Bloomberg.

D'autres économies d'Amérique latine sont aux prises avec une conjoncture contrastée, mais aussi avec des pressions baissières importantes. L'épidémie de la COVID-19 est très prévalente au Chili, ce qui, de concert avec l'instabilité intérieure avant la crise en raison de la réforme constitutionnelle, pèsera sur les perspectives de ses ventes d'automobiles. Les ventes d'automobiles dans ce pays accusaient déjà une baisse de plus de 10 % en février. Par contre, les pays comme le Pérou et la Colombie seront en quelque sorte prémunis grâce à une croissance économique modeste, mais quand même positive.

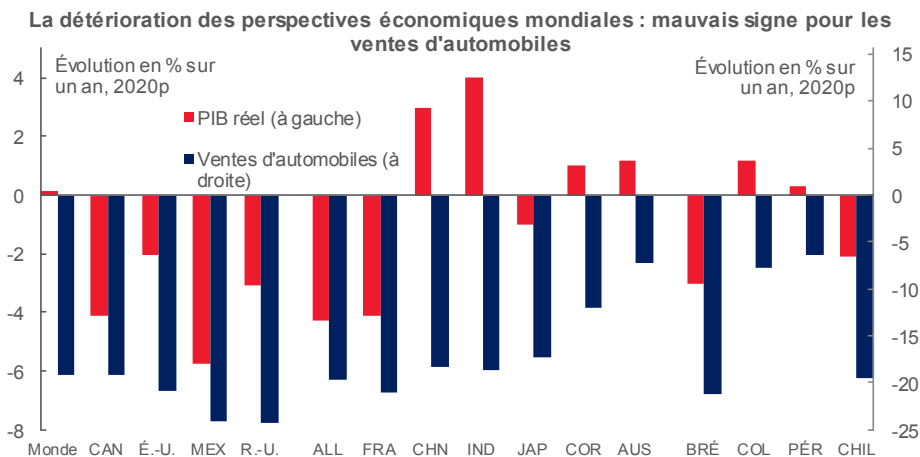
PRÉVOIR L'IMPRÉVISIBLE

Les prévisions des ventes d'automobiles s'inscrivent dans d'importantes fourchettes d'incertitude dans le meilleur des cas. Dans tous les pays, les ventes d'automobiles sont portées par les fondamentaux (comme la richesse nationale, la croissance de l'emploi et des revenus, la conjoncture du crédit et la dynamique de la population). À court terme, nombre de ces facteurs seront amoindris par les répercussions immédiates de l'épidémie, qui confine les consommateurs à la maison et qui oblige les concessionnaires automobiles à fermer leurs portes (ou à tourner essentiellement à vide). On peut donc faire valoir que le facteur le plus important qui portera les perspectives de ventes d'automobiles en 2020 est la durée de cette fermeture. Nos prévisions actuelles – ou mieux encore nos « pronostics » – se fondent sur une hypothèse de trois mois.

Dans l'ensemble des pays, les ventes d'automobiles varieront alors d'après un ensemble de facteurs. La propagation de l'épidémie virale, l'instabilité intérieure avant le choc et la marge de manœuvre limitée dans les interventions font souffler d'autres vents contraires sur certains pays. Les pays qui ont préventivement adopté de rigoureuses mesures de confinement pourraient connaître, à court terme, des contractions plus fortes, mais aussi inscrire des rebonds plus solides vers la fin de l'année, puisque l'impact sur la confiance des consommateurs pourrait être amoindri. De même, ceux qui déploient d'importantes mesures de relance budgétaire et monétaire pourraient accélérer leur reprise et comptabiliser des rebonds plus solides après la crise. Le lecteur est invité à consulter le graphique 8 et le tableau 1 (à la fin) pour prendre connaissance des prévisions les plus récentes.

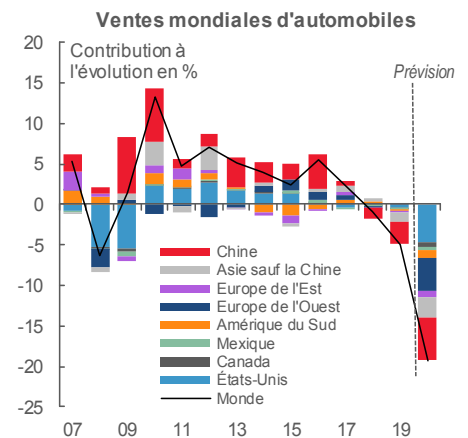
En 2020, les ventes mondiales d'automobiles pourraient perdre presque 20 % sur un an (graphique 9). Ces baisses seraient généralisées partout dans le monde et concentrées dans le premier et le deuxième trimestres de 2020 : l'Asie mènera les tendances au premier trimestre, alors que l'Europe et l'Amérique du Nord emboîteront le pas avec des baisses au deuxième trimestre. Il faut noter que nos prévisions actuelles pour la Chine – qui laissent entrevoir, pour 2020, une baisse de 18 % sur un an – ne tiennent pas compte de la possibilité que l'État adopte des mesures d'incitation substantielles pour relancer les achats, outil qu'il a déployé auparavant.

Graphique 8



Source : Études économiques de la Banque Scotia (prévisions économiques du 25 mars 2020).

Graphique 9



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Bloomberg, Wards Auto.

PRÉCISIONS SUR LES VENTES CANADIENNES D'AUTOMOBILES

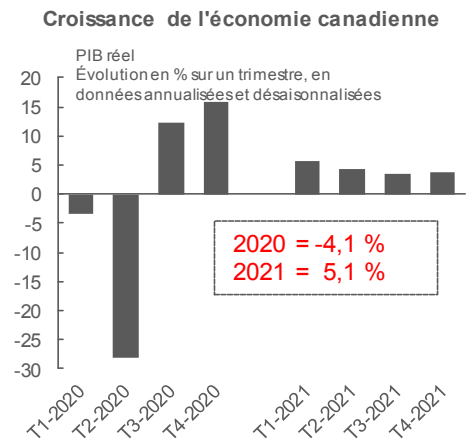
En février, les ventes d'automobiles au Canada ont été anémiques. En sachant statistiquement que ces données sont provisoires, puisque la vaste majorité des constructeurs automobiles ont adopté le principe des rapports trimestriels, les premières estimations des ventes d'automobiles laissent entendre une hausse de 2,1 % sur un an (en données non désaisonnalisées) de la croissance à un rythme annualisé et désaisonnalisé de 1,98 million d'exemplaires en février. Il s'agit d'un relèvement de 3 % (en données désaisonnalisées) du rythme de ventes sur un mois. Nos prévisions antérieures escomptaient des ventes de 1,915 million d'exemplaires pour 2020. La hausse, au début de l'année, des ventes d'automobiles jusqu'à la fin de février s'expliquait probablement par un certain rattrapage par rapport au dernier trimestre très léthargique de 2019, puisque le PIB du dernier trimestre a été essentiellement en berne. Or, dans l'ensemble, les tendances se sont traduites par une consommation des ménages et des ventes d'automobiles familiales malgré l'honnête rendement des emplois et des salaires avant la pandémie.

Les chiffres sur les ventes d'automobiles de mars – attendus incessamment – laisseront probablement apparaître des baisses substantielles, de l'ordre de 15 % sur un an. Les alertes ont en réalité été déclenchées à la mi-mars : les écoles ont fermé dans la plupart des régions du pays à partir de la semaine du 16 mars; puis, les entreprises non essentielles ont été obligées de cesser leurs activités la semaine suivante dans les deux provinces les plus importantes. D'autres provinces ont emboîté le pas. Même si dans certaines provinces, on a jugé essentielle l'activité des concessionnaires automobiles, les consommateurs n'achètent pas. À court terme, on s'attend essentiellement à des achats de remplacement urgents et à des transactions en fin de bail seulement. En avril, la baisse des ventes pourrait à juste titre s'établir à un creux de l'ordre de 80 % sur un an, puisque le virus continuera de se propager durant le mois, alors que les tendances trimestrielles cadreront essentiellement avec les projections économiques (graphique 10).

Selon les hypothèses actuelles, on peut s'attendre à une baisse annuelle des ventes de l'ordre de 20 % sur un an à 1,55 million d'exemplaires au Canada. La contraction la plus forte des ventes d'automobiles se produirait au deuxième trimestre de 2020 : les ventes trimestrielles pourraient perdre presque 60 % sur un an en rythme désaisonnalisé. Une reprise commencerait à s'installer durant l'été et dans les mois suivants, même s'il faudra compter un certain temps (graphique 11). Après la crise financière mondiale, il a fallu attendre trois ans avant que le marché se rétablisse complètement par rapport aux niveaux d'avant la crise, à un rythme moyen de 7 % sur un an. Nous tablons dans nos prévisions sur un rythme de reprise de 9 % sur un an en 2021, compte tenu du caractère différent du choc actuel (qui est plus brutal, mais de plus courte durée). Dans un scénario dans lequel l'épidémie se poursuivrait au-delà de la fin de l'été, la baisse annuelle des ventes pourrait être de l'ordre de 40 % sur un an. Le rebond serait plus lent, de concert avec une certaine érosion du potentiel de ventes, puisque les niveaux de chômage associés à une récession prolongée seront probablement plus élevés.

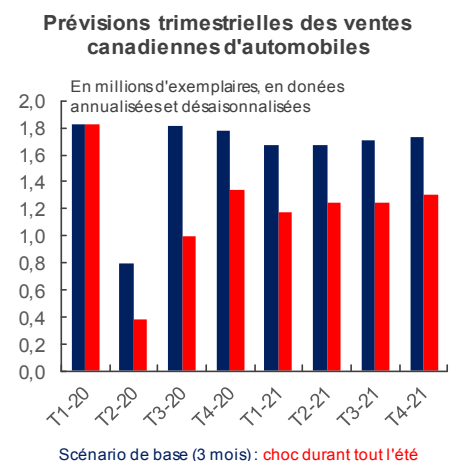
Le gouvernement du Canada déploie actuellement d'importantes mesures de relance. Il s'agit de vastes mesures de relance budgétaire qui pourraient creuser les déficits à presque 7 % du PIB selon nos estimations, notamment en raison des subventions de 75 % des salaires pour toutes les entreprises et les autres entités. L'objectif des mesures de relance budgétaire consiste nécessairement à permettre aux ménages et aux entreprises de traverser le pire de la crise, au lieu de stimuler effectivement la demande incrémentielle. La Banque du Canada a aussi abaissé ses taux directeurs de 150 points de base pour les rapprocher de la borne du zéro depuis le début de la crise, en plus de lancer une salve complète d'interventions sur les marchés, notamment en s'engageant à adopter de vastes mesures d'assouplissement quantitatif. Les mesures adoptées par la Banque visent à améliorer le fonctionnement des marchés, sur lesquels le risque de crédit et les primes de liquidités ont culminé dans presque toutes les catégories et pour toutes les échéances d'actifs sans risque. Le secteur de l'automobile a été frappé de plein fouet; ces difficultés devraient toutefois s'améliorer lorsque les mesures adoptées par la Banque produiront leurs effets.

Graphique 10



Source : Études économiques de la Banque Scotia (le 25 mars 2020).

Graphique 11



Source : Études économiques de la Banque Scotia.

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

	2010-18	2018	2019	2020p	Fév. 2020, en % sur un mois, en DD	Fév. 2020, en % sur un an, en DND	DDA 2020, en % sur un an, en DND	DDA 2020, en DDA
Total	70,6	78,9	75,0	60,5	-11,8	-20,7	-15,2	55,2
Amérique du Nord	18,6	20,6	20,2	16,0	-0,1	7,3	3,7	20,2
Canada	1,81	1,98	1,92	1,55	3,0	2,1	1,3	1,98
États-Unis	15,5	17,2	17,0	13,4	-0,5	8,4	4,5	16,8
Mexique	1,20	1,43	1,32	1,00	5,2	0,3	-2,9	1,38
Europe de l'Ouest	12,9	14,1	14,1	11,1	3,0	-7,0	-7,4	13,3
Allemagne	3,2	3,4	3,6	2,9	-1,6	-10,8	-9,0	3,3
Royaume-Uni	2,3	2,4	2,3	1,8	5,3	-2,9	-5,8	2,4
Europe de l'Est	3,4	3,2	3,0	2,5	-1,4	-1,8	-1,1	3,0
Russie	2,1	1,8	1,8	1,4	-7,0	-7,3	-4,4	1,6
Asie	31,6	37,0	33,8	27,9	-48,9	-48,8	-30,7	14,8
Chine	19,5	23,7	21,4	17,5	-80,0	-81,7	-43,5	3,5
Inde	3,3	4,0	3,6	2,9	-4,9	-11,6	-8,0	3,5
Japon	5,1	5,3	5,2	4,3	0,4	-10,3	-10,9	4,7
Amérique du Sud	4,3	4,0	3,8	3,1	6,0	-0,4	-2,5	3,9
Brésil	2,94	2,48	2,67	2,10	10,1	1,6	-0,9	2,81
Chili	0,34	0,42	0,37	0,30	-2,4	-10,3	-11,4	0,35
Colombie	0,26	0,25	0,26	0,24	0,4	9,8	11,7	0,27
Pérou	0,16	0,15	0,15	0,15	-4,9	0,5	1,3	0,16

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

Tableau 2 — Perspectives de la production en Amérique du Nord

	2010-18	2019	2020	2020p	2021p
			fév.		
	(Millions d'unités, taux annuel)				
Production nord-américaine*	16,3	16,8	16,8	13,0	14,6
Canada	2,3	1,9	1,7	1,2	1,4
États-Unis	10,7	10,9	11,1	8,9	10,0
Mexique	3,3	4,0	4,0	2,9	3,2

*Comprend les camions légers, intermédiaires et lourds.

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)* **

	2010-18	2018	2019	2020p	2021p	Fév. 2020, en % sur un mois, en DD	Fév. 2020, en % sur un an, en DND	DDA 2020, en % sur un an, en DND	DDA 2020, en DDA
Canada	1 809	1 984	1 922	1 552	1 696	3,0	2,1	1,3	1 977
Provinces de l'Atlantique	133	130	137	114	120	-5,5	3,5	-0,6	283
Provinces du centre	1 141	1 285	1 243	1 005	1 106	-11,1	-1,3	0,5	2 505
Québec	432	450	454	360	394	-12,8	-5,3	1,4	899
Ontario	709	835	789	645	712	-10,2	0,8	0,1	1 606
Provinces de l'Ouest	535	565	540	433	470	6,3	9,2	3,5	1 116
Manitoba	54	66	53	47	50	4,0	15,4	6,5	109
Saskatchewan	53	49	46	41	44	1,3	4,4	1,0	94
Alberta	235	230	227	170	188	6,4	10,7	6,3	482
Colombie-Britannique	193	220	214	175	188	7,9	7,1	0,4	431

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

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

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.