

## Une lente remontée s'amorce pour les ventes mondiales d'automobiles

- Le rythme du recul des ventes mondiales de l'automobile s'est modéré en mai, puisque les achats ont inscrit une baisse d'« à peine » 35 % sur un an\*. Sur un mois, les ventes mondiales se sont accélérées de 40 % (en données désaisonnalisées), dans la foulée de la baisse record de 46 % sur un an en avril.
- Certains pays profitent du relèvement postpandémique de la demande grâce au redémarrage de leur économie (et des activités des concessions automobiles). Il s'agit essentiellement de la Chine, dont les ventes s'inscrivent exceptionnellement en territoire positif (7 % sur un an), alors que d'autres pays d'Asie et d'Europe, ainsi que les États-Unis et le Canada constatent un regain des ventes, même si elles sont toujours inférieures aux niveaux d'avant la crise.
- Il règne toujours beaucoup d'incertitude sur la vigueur et la durée de ce rebond postpandémique à court terme avant que les facteurs économiques fondamentaux reprennent le dessus. Pour la plupart des pays, cette évolution laisse entendre que la reprise pourrait s'étendre sur plusieurs années, puisque le chômage exacerbé freine la consommation.
- Bien que dans l'ensemble, les ventes d'automobiles aient inversé leur parcours en mai, certains pays continuent d'affronter des éclosions pandémiques toujours au détriment des ventes d'automobiles. Surtout, l'Amérique latine n'a toujours pas connu de rebond, de concert avec d'autres économies limitrophes comme l'Inde.

### UN LONG CHEMIN À PARCOURIR

Mai préfigure le premier mois d'une reprise pluriannuelle attendue des ventes mondiales d'automobiles. Les ventes mondiales annualisées se sont chiffrées à 51 millions d'exemplaires en mai, ce qui représente toujours une baisse de -35 % sur un an, mais une hausse de +22 % sur un mois. Depuis le début de l'année, les ventes s'inscrivent à -31 %.

Les courbes pandémiques s'aplanissent pour la *plupart des pays* dans le monde, mais avec une litanie de mises en garde : certains pays sont toujours affligés par la pandémie (surtout en Amérique latine, ainsi qu'en Inde et en Russie), certaines administrations des pays dans lesquels la pandémie est par ailleurs endiguée déclarent toujours une multiplication des cas, et de nombreux scientifiques s'attendent à une nouvelle flambée à l'automne. Toujours est-il que parce que les gouvernements mettent au point les moyens dont ils disposent pour dépister, retracer et confiner les nouveaux cas et alors que les mesures de distanciation physique s'enracinent, on ne s'attend pas à d'autres confinements généralisés (du moins selon les scénarios de base).

Le chemin de la reprise s'annonce long. La Banque du Canada a récemment [fait état](#) de trois phases distinctes de cette crise : le confinement, la reprise et la récupération. Les ventes mondiales d'automobiles en mars et en avril témoignent éloquentement du choc de la phase de confinement, puisque de nombreux concessionnaires avaient fermé leurs portes, en continuant toutefois de mener des ventes en ligne. Un rebond, amorcé en mai, devrait se poursuivre dans les prochains mois, lorsque les économies redémarreront graduellement. Or, l'activité est appelée à se ralentir par la suite quand les économies amorceront une phase de récupération, en tâchant de triompher de l'excédent de la capacité sur fond de demande léthargique des consommateurs.

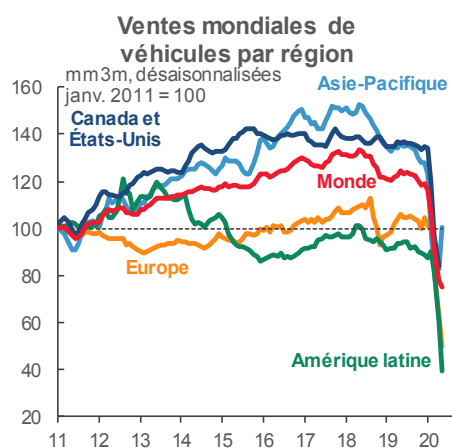
Nous prévoyons que les ventes mondiales d'automobiles s'inscriront à 20 % de moins que les niveaux de 2019 d'ici la fin de 2020. Il y aura une énorme variabilité parmi les

### RENSEIGNEMENTS

Rebekah Young, première directrice,  
Politiques économiques provinciales et fiscales  
416.862.3876  
Études économiques de la Banque Scotia  
[rebekah.young@scotiabank.com](mailto:rebekah.young@scotiabank.com)

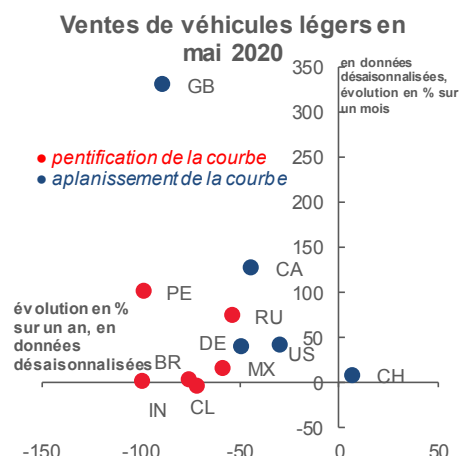
Alena Bystrova, analyste économique principal  
416.866.4212  
Études économiques de la Banque Scotia  
[alena.bystrova@scotiabank.com](mailto:alena.bystrova@scotiabank.com)

Graphique 1



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

Graphique 2



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

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

pays : la Chine devrait combler son déficit, de nombreuses grandes puissances économiques essuieront des pertes annuelles de l'ordre de 20 % à 30 % sur un an, alors que les économies les plus fortement malmenées et aux prises avec une pandémie chronique, pourraient accuser des baisses qui se rapprocheront des 35 % à 40 % par an. Cette dernière catégorie — représentée par le pointillé rouge dans le graphique 2 — se situe toujours essentiellement dans la phase du confinement, en raison de baisses des ventes de voitures de l'ordre de -80 % à 100 % sur un an.

### LE REBOND POSTCONFINEMENT

La reprise de l'activité économique en mai fait souffler une brise d'optimisme. En effet, la situation aurait pu s'aggraver. Aux États-Unis et au Canada, par exemple, les prévisionnistes s'attendaient à une nouvelle détérioration de l'emploi en mai, avant qu'un revirement puisse s'amorcer en juin. En fait, il y a eu création nette d'emplois au [Canada](#) et aux [États-Unis](#), malgré une salve de mises en garde à propos des millions de travailleurs toujours au chômage, mais qui ne sont pas techniquement comptés comme chômeurs.

**D'autres indicateurs économiques traditionnels ont aussi inversé leur parcours dans bien des pays.** Par exemple, bien qu'ils soient toujours loin du territoire expansionniste, les indices des directeurs des achats ont inscrit de solides rebonds en mai dans l'ensemble des grandes puissances économiques (graphique 3). L'amélioration de la confiance des consommateurs s'est elle aussi accélérée, selon les comptes rendus de différentes institutions qui mènent des enquêtes. Aux États-Unis, les ventes au détail ont aussi étonné à la hausse, grâce à un gain de 17 % sur un mois en mai.

**Les sources statistiques non traditionnelles corroborent le rebond.** Par exemple, Google Mobility affiche une hausse de l'activité, dont les excursions des consommateurs au Canada (graphique 4), alors que l'on relève les mêmes tendances dans d'autres pays dont la courbe s'aplanit. Les [données](#) exclusives de la Banque Scotia sur la dette et les achats par cartes de crédit (graphique 5) mettent en relief ces signes de l'activité au Canada, pays dans lequel les achats au détail à la mi-juin sont supérieurs aux niveaux de l'an dernier (sous réserve d'une mise en garde, puisque l'accroissement de l'utilisation des cartes pourrait expliquer une partie des gains).

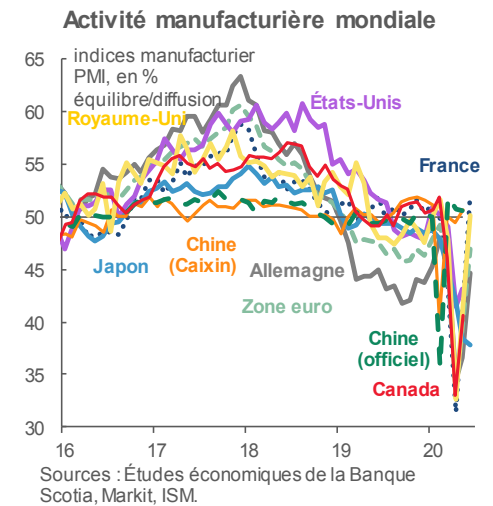
**Les achats de voitures profitent de la flambée des cas de contamination.** La hausse de la demande de voitures pourrait expliquer une partie des gains plus forts qu'attendu en mai dans certains pays, après plusieurs mois d'achats reportés. Les dépenses incitatives statistiquement sans précédent, surtout pendant le congé du Memorial Day aux États-Unis, ont aussi probablement tiré une partie de la demande. Au Canada, les données exclusives de la Banque Scotia indiquent qu'alors que les ventes de voitures représentaient un boulet relatif pour le commerce de détail au début de la crise, elles ont basculé dans une position plus neutre (graphique 6).

**Il y a aussi probablement eu création d'une nouvelle demande en raison des craintes liées à la pandémie.** Par exemple, une enquête menée en avril par CarGurus nous apprend que 16 % des répondants canadiens qui avaient l'intention d'acheter un véhicule en 2020 n'avaient pas prévu de le faire avant la pandémie. Le Conference Board a déclaré que les intentions d'achat de voitures aux États-Unis avaient bondi de presque 40 % sur un mois en mai pour atteindre un niveau d'à peine 10 % environ en deçà des intentions d'avant la crise (graphique 7). Dans le même temps, les recherches de termes se rapportant aux « nouveaux achats de voitures » dans Google continuent de prendre de la vitesse (graphique 8).

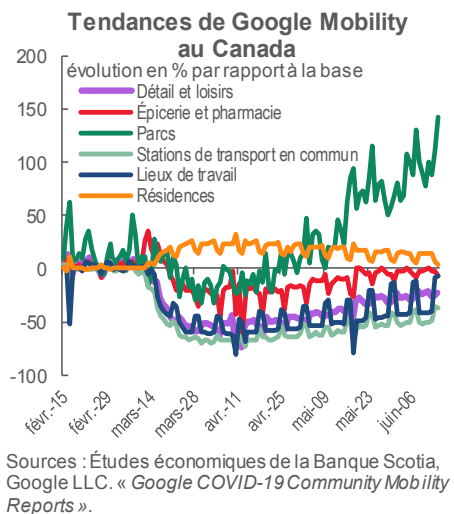
### GRÂCE À UN PEU D'AIDE DE LA FED

**D'autres facteurs pourraient aussi sous-tendre ce rebond dans bien des pays.** Partout dans le monde, les baisses des taux directeurs se répercutent de plus en plus sur l'économie réelle au moment où une cascade d'autres interventions des banques centrales sur le marché rétablit la liquidité de ces marchés, en abaissant le coût du crédit à la consommation. L'aide budgétaire exceptionnelle étaye elle aussi la consommation dans la plupart des pays. Par exemple, la Banque

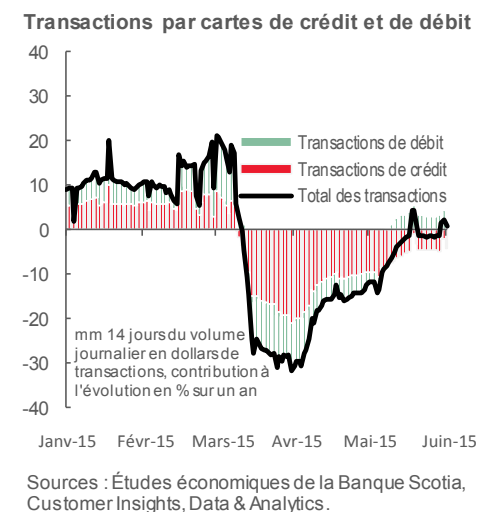
Graphique 3



Graphique 4



Graphique 5



du Canada calcule que la plupart des ménages canadiens sont financés dans leurs besoins essentiels grâce à la Prestation canadienne d'urgence (PCU) s'ils devaient perdre des revenus, alors que Statistique Canada a déclaré qu'environ un ménage sur cinq a fait état de difficultés à s'acquitter des obligations financières immédiates, ce qui cadre avec les niveaux d'avant la pandémie.

**Les interventions de l'État aident aussi les concessionnaires à composer avec les chocs du repli.** Une récente [enquête](#) menée au début de juin par le Conseil ontarien du commerce des véhicules automobiles laisse entendre que plus de la moitié des concessionnaires ont eu accès à la Subvention salariale d'urgence du Canada, alors que près de 60 % de leurs effectifs ont puisé dans la Prestation canadienne d'urgence. Il n'empêche que la confiance des consommateurs portera en définitive la reprise d'après plus de 80 % des répondants, nettement plus que la baisse des frais de financement ou l'augmentation des dépenses incitatives.

**L'aide officielle ciblant directement l'industrie automobile a été relativement discrète.** Alors que l'industrie automobile nord-américaine avait eu droit à une aide de 80 G\$ US dans la foulée de la crise financière mondiale (CFM), les gouvernements ont, du moins jusqu'à maintenant, préféré des programmes de financement institutionnels plus vastes au Canada comme aux États-Unis. En reprenant les mesures d'intervention officielles de l'Amérique du Nord, le Royaume-Uni a jusqu'ici évité d'adopter des mesures de relance directe pour le secteur automobile et a plutôt dévoilé un programme général d'aide aux entreprises de 40 milliards de GBP, auquel peuvent puiser les constructeurs automobiles. Par contre, la France et l'Espagne ont approuvé des programmes de relance directe du secteur automobile totalisant 8 milliards d'EUR et 3,75 milliards d'EUR respectivement.

**Dans certains pays, l'aide étayant la demande est modeste, surtout dans le cadre des programmes de « primes à la casse ».** Il faut se rappeler que les États-Unis ont lancé, dans la foulée de la CFM, ce programme, qui prévoyait des mesures d'incitation de 3 G\$ US, qui avaient pour effet de mettre hors service environ 700 000 vieux véhicules. Selon les rapports, l'Allemagne et le Royaume-Uni se seraient dotés de programmes comparables à l'heure actuelle, tandis que l'on pourrait dire que de ce côté de l'Atlantique, la pression se multiplie. En Europe, le durcissement des règlements sur les émissions polluantes donne probablement un nouvel élan à ces programmes.

**La Chine est l'exception : l'aide ciblée de l'État nourrit probablement un solide rebond des ventes de voitures.** Bien que l'État chinois n'ait pas annoncé de vastes baisses de la taxe d'accise — outil qu'il a fréquemment déployé auparavant —, différents rapports laissent entendre que de nombreuses administrations locales adoptent une série de mesures d'incitation de la demande pour hausser les ventes, qui s'inscrivent au-delà de la barre établie en mai l'an dernier, grâce à un gain de 7 % sur un an. Surtout, la Chine a prolongé les subventions offertes aux constructeurs et les mesures d'incitation sous forme de la taxe à la consommation pour les véhicules électriques jusqu'en 2022. La pénétration de la propriété des voitures est toujours faible par rapport aux grandes puissances économiques : les niveaux de propriété en Chine sont de l'ordre de 180 par tranche de 1 000 habitants contre 800 sur 1 000 aux États-Unis.

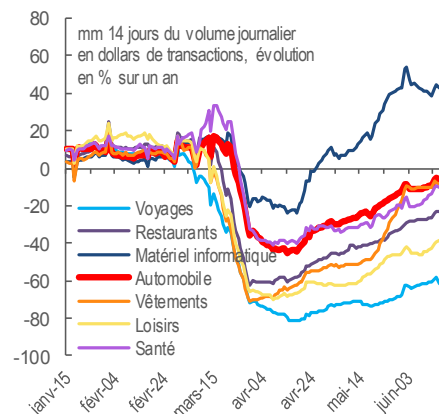
### IL FAUT S'ATTENDRE À UNE CERTAINE MODÉRATION AU DÉBUT DE LA PHASE DE LA REPRISE

**La vigueur de la reprise devrait se modérer à mesure que retombent les effets du rebond.** Les ventes d'automobiles pendant la phase du confinement étaient essentiellement en fonction de la rigueur des mesures de confinement liées au nombre de cas de COVID-19 pour la plupart, alors que le rebond était plutôt fonction du redémarrage de l'économie. La phase de la reprise devrait être portée de plus en plus, à la longue, par les facteurs économiques essentiels.

**Les différences dans les ventes automobiles dans l'ensemble des provinces canadiennes illustrent ces facteurs.** Jusqu'à maintenant, le repli des ventes d'automobiles a été le plus sévère dans le centre du Canada, dans les provinces dans lesquelles le confinement a été le plus rigoureux parmi les grandes provinces. Dans le même temps, le Québec a connu un rebond plus hâtif dans les semaines de relance de son économie, avant l'Ontario. En Alberta, le choc immédiat a été moindre, puisque les concessionnaires n'ont pas eu l'ordre de fermer leurs portes; toutefois,

Graphique 6

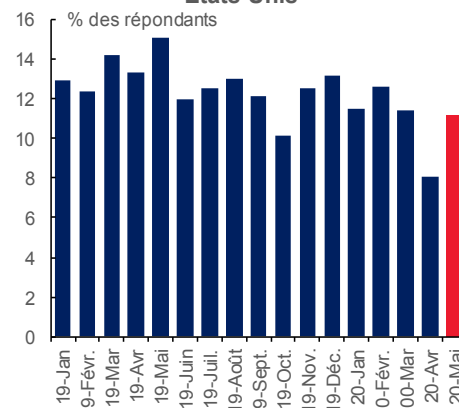
#### Transactions de détail par commerçant



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Customer Insights, Data & Analytics.

Graphique 7

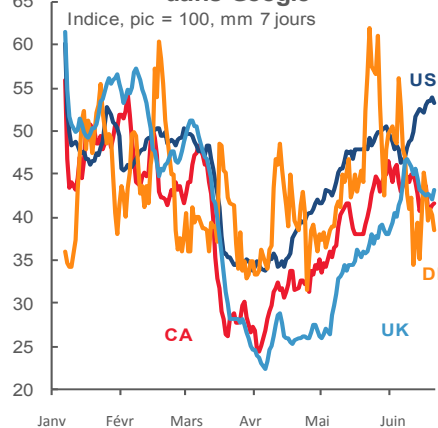
#### Intentions d'achat de voitures aux États-Unis



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Conference Board.

Graphique 8

#### Recherches de « voitures neuves » dans Google



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Google Trends.

l'affaissement des cours du pétrole pèsera probablement sur les ventes à plus long terme (graphique 9).

**L'emploi sera un facteur décisif de la reprise.** Même si la croissance de l'emploi doit continuer de s'accélérer avec le redémarrage graduel de l'économie, les taux de chômage devraient rester exacerbés pendant la reprise. Les Études économiques de la Banque Scotia [prévoient](#) des taux de chômage de 9,8 % et de 10,3 %, respectivement, pour les États-Unis et le Canada en 2020, ce qui constituerait une énorme amélioration par rapport aux sommets absolus d'avril (soit respectivement 13,3 % et 13,7 %), tout en restant nettement supérieurs aux taux de chômage de 2018, à 3,7 % et 5,7 %. Cette conjoncture pèsera sur les revenus des ménages, sur la confiance des consommateurs et, en définitive, sur la consommation.

**Les ventes de voitures aux parcs automobiles freineront aussi probablement la demande de véhicules neufs dans la conjoncture postpandémique.** Comme nous l'avons vu le [mois](#) dernier, les ventes de voitures destinées aux parcs automobiles représentent plus de 20 % du total des ventes de véhicules aux États-Unis et au Canada. Les statistiques préliminaires pour le Canada laissent entendre que les ventes aux parcs automobiles ont baissé de l'ordre de 75 % à 80 % sur un an pour avril et mai. (En fait, les comptes rendus préliminaires des ventes d'automobiles au Canada pour mai, à -45 % sur un an, ne capturaient probablement seulement les ventes au détail, alors que le total des ventes de véhicules était probablement plus proche de -55 % sur un an, en tenant compte de l'impact des ventes aux parcs automobiles. Nous espérons que les chiffres seront plus clairs le mois prochain, grâce aux rapports trimestriels des constructeurs automobiles.) Parce que l'activité dans les voitures locatives est étroitement liée aux voyages en avion, on ne s'attend pas à un retournement fulgurant.

**Il n'empêche que l'activité économique devrait continuer de s'accélérer dans les 18 prochains mois, ce qui augure bien d'une reprise soutenue des ventes d'automobiles.** Nos prévisions laissent entrevoir des déficits de production qui se rapprocheront d'ici la fin de 2021 aux États-Unis et le début de 2022 au Canada. Nos prévisions de ventes automobiles suivent cette trajectoire (graphique 11). Ces projections sont porteuses de bonnes nouvelles, surtout la vigueur soutenue du rebond comptabilisé en mai (et flagrant dans les statistiques du début de juin), ainsi que la sous-estimation de la création de la demande nouvelle en raison des craintes liées à la pandémie. Par contre, il y a beaucoup de mauvaises nouvelles, surtout en ce qui a trait à l'évolution du virus.

### À CHAQUE RÉGION SON RYTHME DE REPRISE

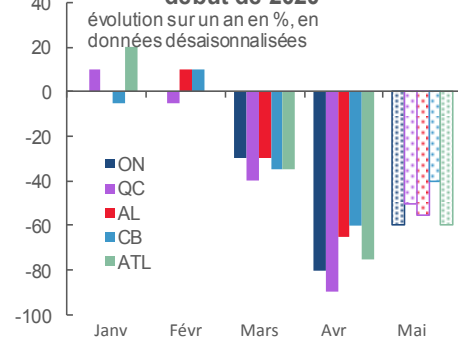
**L'Amérique latine reste en proie à la pandémie.** Le nombre de cas de contamination continue de s'accélérer dans tous les grands marchés. C'est ce dont témoigne un autre mois calamiteux pour les ventes d'automobiles dans la plupart des pays de la région. Seule la Colombie affiche des signes de rebond dans les ventes d'automobiles en mai en raison d'une baisse sur un an de -62 % (soit une hausse de 5 000 % sur un mois!), après l'inertie complète des ventes d'avril. L'Argentine a techniquement affiché des gains sur un an (-28 % sur un an pour mai contre -74 % sur un an pour avril); or, les ventes d'automobiles baissaient en flèche à la même époque l'an dernier, en inscrivant des pertes sur plusieurs mois de plus de 60 % sur un an en raison des grandes vulnérabilités de l'économie intérieure. Le Mexique n'a inscrit que de légères améliorations (-59 % sur un an en mai contre -65 % sur un an en avril, soit une amélioration de 15 % sur un mois). Par ailleurs, le Brésil et le Chili ont inscrit, pour un deuxième mois consécutif, des baisses se situant dans la fourchette du milieu de 70 %, alors qu'au Pérou, les ventes d'automobiles ont à nouveau été immobilisées, en raison d'un recul déclaré de -97 % sur un an.

**D'autres marchés limitrophes continuent eux aussi d'être bousculés par la pandémie.** Essentiellement, en Inde et en Indonésie, les ventes d'automobiles sont restées quasi nulles en mai pour un deuxième mois consécutif. La Russie constitue pour ainsi dire l'exception, avec une baisse de « à peine » -54 % sur un an en mai, après avoir perdu -74 % sur un an en avril, malgré la multiplication des cas et la gestion calamiteuse de la pandémie.

**Au Japon, les ventes de voitures en mai ont représenté une autre aberration régionale.** Il s'agit de la seule économie de l'Asie-Pacifique à inscrire une détérioration des ventes d'automobiles sur un mois (en excluant l'Inde et l'Indonésie) en mai. Les ventes ont perdu

Graphique 9

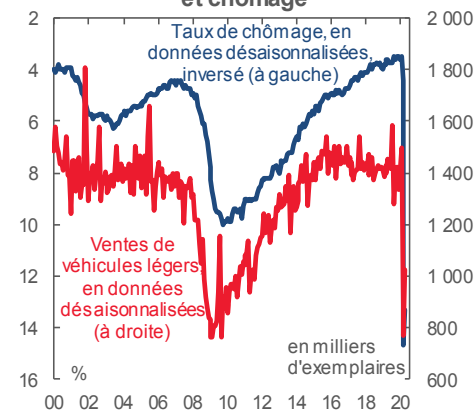
#### Ventes de véhicules légers depuis le début de 2020



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Desrosiers Consultants Inc., Statistique Canada.  
Remarque : Les données de mai sont des estimations de la BS en raison du décalage dans les statistiques des provinces.

Graphique 10

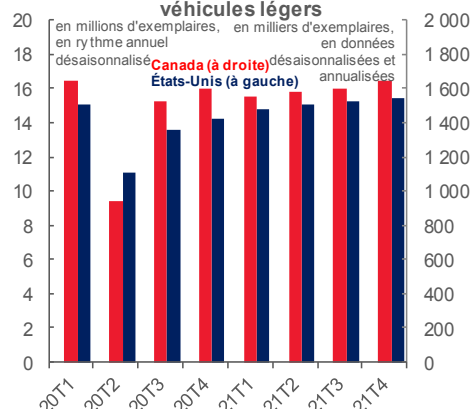
#### États-Unis : ventes de véhicules et chômage



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards.

Graphique 11

#### Perspectives des ventes de véhicules légers



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Ward's Automotive Group, Desrosiers Consultants Inc.

presque 45 % sur un an, par rapport à une baisse plus discrète de 29 % sur un an en avril. Le décret d'urgence adopté dans l'ensemble de l'État et qui a produit ses effets jusqu'à la fin de mai aurait continué de peser sur les ventes.

**En Europe, les ventes d'automobiles masquent une kyrielle de différences parmi les pays.** L'ensemble de la région inscrit un modeste rebond : en Europe de l'Ouest, les ventes de mai ont baissé d'environ -57 % sur un an par rapport à -80 % sur un an en avril (soit un rebond de 115 % sur un mois en données désaisonnalisées). Les grandes puissances économiques que sont l'Allemagne, la France et l'Italie ont oscillé aux alentours du seuil de -50 % sur un an, tandis que l'Espagne et le Portugal sont restés au-delà de -70 % sur un an et que le Royaume-Uni est resté essentiellement fermé, les ventes d'automobiles accusant une baisse de -97 % sur un an en mai. En Suède, les ventes d'automobiles seront attentivement surveillées, puisqu'elles comptabilisent la plus forte détérioration sur un mois pour la région en mai (-49 % sur un an contre -37 % sur un an en avril, soit une décélération de -22 % sur un mois en chiffres désaisonnalisés). Comme les rapports en ont fait abondamment état, le gouvernement de la Suède a adopté une approche plus laxiste dans le confinement, ce qui explique que le rendement de ces ventes d'automobiles puisse jeter un éclairage sur les effets de la confiance sur la consommation.

**Le tableau 1 donne plus de détails sur les ventes mondiales d'automobiles, alors que la synthèse pour le Canada et les États-Unis peut être consultée sur ce [lien](#).**

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

	2010-18	2018	2019	2020p	Mai 2020, en % sur un mois,	Mai 2020, en % sur un an, en	DDA 2020, en % sur un an, en DND	DDA 2020, en DDA
<b>Total</b>	<b>70,6</b>	<b>78,9</b>	<b>75,0</b>	<b>59,0</b>	<b>36,9</b>	<b>-34,4</b>	<b>-31,0</b>	<b>52,4</b>
<b>Amérique du Nord</b>	<b>18,6</b>	<b>20,6</b>	<b>20,2</b>	<b>15,8</b>	<b>44,4</b>	<b>-32,7</b>	<b>-24,9</b>	<b>15,5</b>
Canada	1,81	1,98	1,92	1,43	126,6	-44,6	-39,0	1,3
États-Unis	15,5	17,2	17,0	13,5	40,0	-29,5	-22,9	13,2
Mexique	1,20	1,43	1,32	0,90	15,5	-59,0	-30,0	0,95
<b>Europe de l'Ouest</b>	<b>12,9</b>	<b>14,1</b>	<b>14,1</b>	<b>10,0</b>	<b>116,1</b>	<b>-57,1</b>	<b>-43,4</b>	<b>8,2</b>
Allemagne	3,2	3,4	3,6	2,7	38,6	-49,5	-35,0	2,4
Royaume-Uni	2,3	2,4	2,3	1,6	329,2	-89,0	-51,4	1,2
<b>Europe de l'Est</b>	<b>3,4</b>	<b>3,2</b>	<b>3,0</b>	<b>2,4</b>	<b>45,9</b>	<b>-49,5</b>	<b>-27,6</b>	<b>2,2</b>
Russie	2,1	1,8	1,8	1,3	73,3	-54,2	-28,4	1,3
<b>Asie</b>	<b>31,6</b>	<b>37,0</b>	<b>33,8</b>	<b>28,3</b>	<b>3,7</b>	<b>-18,2</b>	<b>-28,6</b>	<b>24,1</b>
Chine	19,5	23,7	21,4	19,0	7,6	7,2	-27,5	15,2
Inde	3,3	4,0	3,6	2,2	202,0	-100,0	-52,5	1,8
Japon	5,1	5,3	5,2	4,2	-21,4	-44,9	-19,2	4,2
<b>Amérique du Sud</b>	<b>4,3</b>	<b>4,0</b>	<b>3,8</b>	<b>2,6</b>	<b>28,7</b>	<b>-71,4</b>	<b>-38,5</b>	<b>2,4</b>
Bésil	2,94	2,48	2,67	1,70	3,0	-75,8	-38,1	1,70
Chili	0,34	0,42	0,37	0,28	-5,2	-72,2	-40,9	0,23
Colombie	0,26	0,25	0,26	0,20	5041,7	-61,5	-38,6	0,16
Pérou	0,16	0,15	0,15	0,10	100,0	-97,4	-48,3	0,08

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 Mai	2020p	2021p
	(Millions d'unités, taux annuel)				
<b>Production nord-américaine*</b>	<b>16,3</b>	<b>16,8</b>	<b>10,0</b>	<b>12,7</b>	<b>14,8</b>
Canada	2,3	1,9	1,0	1,3	1,5
États-Unis	10,7	10,9	6,6	8,5	10,1
Mexique	3,3	4,0	2,4	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	Mai 2020, en % sur un mois, en DD	Mai 2020, en % sur un an, en DND	DDA 2020, en % sur un an, en DND	DDA 2020, en DDA
<b>Canada</b>	<b>1 809</b>	<b>1 984</b>	<b>1 922</b>	<b>1 426</b>	<b>1 593</b>	<b>126,6</b>	<b>-44,6</b>	<b>-39,0</b>	<b>1 303</b>
<b>Provinces de l'Atlantique</b>	<b>133</b>	<b>130</b>	<b>136</b>	<b>105</b>	<b>116</b>	<b>85,2</b>	<b>-57,7</b>	<b>-39,6</b>	<b>98</b>
<b>Provinces du centre</b>	<b>1 141</b>	<b>1 285</b>	<b>1 244</b>	<b>925</b>	<b>1 043</b>	<b>173,2</b>	<b>-56,0</b>	<b>-42,1</b>	<b>808</b>
Québec	432	450	454	335	378	356,8	-51,1	-44,3	293
Ontario	709	835	789	590	665	107,9	-59,3	-40,9	515
<b>Provinces de l'Ouest</b>	<b>535</b>	<b>565</b>	<b>540</b>	<b>396</b>	<b>434</b>	<b>35,9</b>	<b>-48,2</b>	<b>-32,5</b>	<b>397</b>
Manitoba	54	66	53	44	46	60,4	-43,7	-29,2	39
Saskatchewan	53	49	46	32	35	40,7	-36,8	-28,0	35
Alberta	235	230	227	150	163	34,6	-56,3	-34,7	165
Colombie-Britannique	193	220	214	170	190	30,9	-41,9	-32,0	157

\*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.**

<sup>MD</sup> 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.