

En 2017, record en vue pour les ventes mondiales d'automobiles

Les ventes mondiales d'automobiles, qui ont donné un brusque coup d'accélérateur dans les derniers mois de 2016, devraient continuer d'augmenter, mais ralentir le rythme en 2017, en établissant un huitième record annuel consécutif pour les achats. La demande de voitures de remplacement augmentera aux États-Unis et en Europe de l'Ouest, et les ventes repartiront à la hausse dans la plupart des marchés émergents, après s'être repliées pendant plusieurs années. Or, la Chine échappe à la règle : le plus vaste marché automobile dans le monde devrait en effet freiner, ce qui limitera probablement à seulement 1 % cette année le relèvement des ventes mondiales, qui ont bondi de 6 % en 2016.

VENTES À LA HAUSSE GRÂCE À LA REPRISE DE LA CROISSANCE MONDIALE

L'économie mondiale a pris de la vitesse dans le deuxième semestre de 2016, et plusieurs indicateurs avancés permettent de croire qu'elles continueront de le faire cette année. Nous prévoyons que la croissance mondiale s'améliorera, pour passer de 3,0 % en 2016 à 3,4 % en 2017, après que l'activité mondiale ait ralenti ces dernières années. Dans les pays membres de l'OCDE en particulier, la croissance de l'emploi — cheville ouvrière du marché automobile — qui progresse désormais à un rythme sans précédent depuis plus de dix ans (graphique 1), permet de relever les revenus des travailleurs et de fortifier les bilans des ménages, ce qui explique que, depuis plusieurs mois, les ventes mondiales d'automobiles inscrivent des gains sur un an dans les deux chiffres pour la première fois depuis presque cinq ans. Les taux d'intérêt historiquement faibles et l'assainissement de la conjoncture du crédit encouragent également les consommateurs à remplacer leurs véhicules vieillissants sur les marchés développés et leur permettent, sur les autres marchés, d'acheter leurs premières voitures ou camions légers.

VENTES RECORDS AUX ÉTATS-UNIS, MAIS AU RALENTI AU CANADA ET AU MEXIQUE

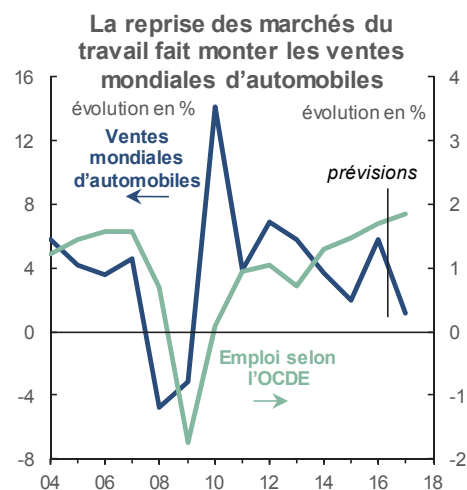
Aux États-Unis, la hausse de la demande de véhicules de remplacement, le regain de confiance des consommateurs et les options de financement attrayantes devraient propulser les ventes vers un troisième record annuel consécutif. Nous nous attendons à ce que, sur le deuxième marché automobile du monde, les achats grimpent à 17,8 millions d'unités, puisque les ménages continueront de remplacer leurs véhicules vieillissants. L'âge moyen du parc automobile américain, qui a bondi pour atteindre un record de 11,6 ans, continuera probablement d'augmenter d'ici la fin de la décennie. Les véhicules d'au moins 12 ans qui roulent sur les routes américaines sont toujours au nombre de plus de 100 millions, soit 40 % de l'ensemble du parc automobile américain. Les conditions de financement restent favorables : à la fin de 2016, de nombreuses institutions financières ont assoupli graduellement leurs normes de crédit automobile en réaction à l'assainissement de la qualité du crédit. En outre, la part du volume du crédit automobile à risque baisse depuis le milieu de 2015.

Par contre, après plusieurs années record pour la vente de véhicules au Canada et au Mexique, les achats devraient baisser légèrement en 2017. Au Canada, les ventes en volume seront comprimées par les récentes hausses des prix des voitures neuves et des camions légers neufs, de même que par une demande inférieure à celle des États-Unis pour les véhicules de remplacement. En chiffres corrigés de la population, les ventes en volume, qui atteignent déjà le dernier pic de 2002, ne continueront probablement pas d'augmenter. Dans le même temps, le ralentissement de la croissance économique, conjugué à l'austérité budgétaire, à la hausse des taux d'intérêt et à la léthargie du peso, devrait réduire les ventes de voitures au Mexique, qui ont augmenté pendant huit années consécutives et inscrit des records de volume dans chacune des trois dernières années. Plus de 40 % des véhicules vendus au Mexique sont importés, et en raison de la dégringolade de 26 % du peso mexicain par rapport au dollar américain depuis le premier semestre de 2016, le prix affiché produira probablement tout un choc pour de nombreux acheteurs potentiels de voitures.

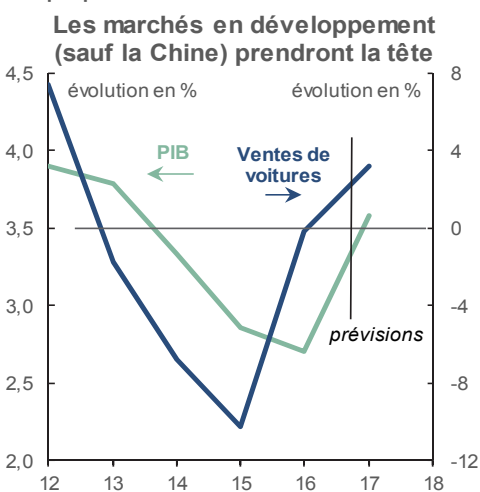
RENSEIGNEMENTS

Carlos Gomes
 416.866.4735
 Études économiques de la Banque Scotia
carlos.gomes@scotiabank.com

Graphique : 1



Graphique : 2



LES VÉHICULES DE REMPLACEMENT FERONT MONTER LES VENTES EN EUROPE DE L'OUEST

En Europe de l'Ouest, le vieillissement du parc automobile et le taux de croissance économique de 1,5 % sur un an accéléreront les ventes de voitures, qui franchiront le cap des 14 millions d'exemplaires cette année pour la première fois en dix ans. Depuis trois ans, l'Europe de l'Ouest est le marché automobile régional le plus performant, grâce à des ventes annuelles dont les gains atteignent en moyenne 6,5 %, soit plus du double de la moyenne mondiale. Toutefois, l'âge moyen du parc automobile en Europe de l'Ouest est désormais supérieur à dix ans, contre moins de 8,5 ans il y a une dizaine d'années. Plus de 42 % des voitures ont en effet plus de dix ans, contre le tiers en 2006. Chaque année en Europe de l'Ouest, on ne remplace actuellement que 2,6 % du parc automobile, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de près de 3 % avant 2008. Nous nous attendons à ce que les taux de remplacement augmentent en 2017, même si le cycle électoral en Europe accentue cette année l'incertitude politique. Toutefois, les ventes en volume sont appelées à baisser au Royaume-Uni, qui a inscrit l'an dernier des ventes unitaires record; or, le marché britannique représente moins de 20 % de l'ensemble des ventes d'automobiles en Europe de l'Ouest.

REPRISE DES VENTES SUR LES MARCHÉS ÉMERGENTS

Bien que l'on s'attende à ce qu'en Chine, les achats fléchissent pour la première fois depuis 2008, ailleurs dans le monde émergent, les ventes, qui représentent environ 20 % du marché automobile mondial, mèneront la progression des ventes en 2017, après avoir baissé pendant quatre années consécutives (graphique 2). Cette amélioration s'explique par la hausse de presque un point de pourcentage complet du rythme de la croissance économique des marchés émergents (exception faite de la Chine) cette année, ainsi que par le raffermissement des prix des produits de base. Nous nous attendons à ce que les ventes sur les marchés émergents augmentent de 3 % cette année, ce qui représentera leur première hausse depuis 2012. Les gains devraient être largement répartis dans l'ensemble, puisque l'on s'attend à ce que chaque région contribue à la croissance pour la première fois depuis cinq ans.

L'Europe de l'Est mènera probablement la progression des ventes parmi les marchés émergents. En Russie, les achats, qui accusent une baisse de plus de 50 % depuis 2012, paraissent sur le point de rebondir puisque les cours du pétrole se relèvent et que la croissance de l'économie russe se fortifie. Les ventes remonteront légèrement en Asie, même si les ventes en volume baissent en Chine, où les achats ont bondi de 18 % en 2016 — ce qui représente la progression la plus rapide en trois ans — en réaction à la réduction de la taxe de vente du gouvernement chinois sur les petits véhicules, qui est passée de 10 % à 5 % pour la période comprise entre octobre 2015 et la fin de 2016. Nous estimons que cette mesure incitative a fait avancer les achats d'au moins un million de véhicules en 2016, soit environ le tiers de la hausse globale des ventes en Chine. Cette taxe, qui sera rehaussée par phases, a été portée à 7,5 % pour 2017 et grimpera probablement en 2018 pour se rétablir au taux d'origine de 10 %.

En Amérique du Sud, les ventes en volume commenceront elles aussi à se relever après avoir reculé de presque 40 % dans les trois dernières années : en effet, elles ont cessé d'inscrire des baisses dans les deux chiffres au Brésil, et les achats commencent à remonter sur les autres marchés de la région. Depuis quelques années, le Pérou est le marché automobile le plus stable de l'Amérique du Sud, grâce au coussin offert par l'essor du secteur minier.

PERSPECTIVES DES VENTES INTERNATIONALES D'AUTOMOBILES

(Millions d'unités)

	<u>1990–1999</u>	<u>2000–2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016e</u>	<u>2017p</u>
TOTAL	39,20	53,74	71,18	72,61	76,86	77,73
Amérique du Nord*	16,36	17,74	19,42	20,64	21,05	21,31
Canada	1,27	1,61	1,85	1,90	1,95	1,94
États-Unis	14,55	15,15	16,44	17,39	17,50	17,80
Mexique	0,54	0,98	1,13	1,35	1,60	1,57
Europe de l'Ouest	13,11	13,79	12,11	13,20	13,97	14,25
Allemagne	3,57	3,25	3,04	3,21	3,35	3,42
Europe orientale	1,18	3,03	3,81	3,15	3,14	3,26
Russie	0,78	1,83	2,49	1,60	1,42	1,47
Asie	6,91	16,08	31,69	32,29	35,70	35,85
Chine**	0,43	6,52	18,37	20,01	23,20	23,00
Inde	0,31	1,18	1,87	2,06	2,12	2,17
Amérique du Sud	1,64	3,10	4,15	3,33	3,00	3,06
Brésil	0,94	1,90	2,50	1,82	1,45	1,38

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

PERSPECTIVES DES VENTES DE VÉHICULES AUTOMOBILES AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS

	<u>1991–2005</u> Moyenne	<u>2006–2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016e</u>	<u>2017p</u>
		(Milliers d'unités, taux annuel)				
CANADA	1 398	1 618	1 851	1 898	1 949	1 940
Automobiles	797	786	759	714	663	650
Production intérieure	583	488	512	476	440	435
Importations	214	298	247	238	223	215
Camions légers	601	832	1 092	1 184	1 286	1 290
		(Millions d'unités, taux annuel)				
ÉTATS-UNIS	15,5	13,8	16,4	17,4	17,5	17,8
Automobiles	8,3	6,7	7,7	7,5	6,9	7,0
Camions légers	7,2	7,1	8,7	9,9	10,6	10,8
		(Millions d'unités, taux annuel)				
NORD-AMÉRICAIN						
PRODUCTION*	15,58	13,86	17,43	17,95	18,20	18,50
CANADA	2,50	2,22	2,39	2,28	2,40	2,39
ÉTATS-UNIS	11,67	9,27	11,67	12,10	12,25	12,40
MEXIQUE	1,41	2,37	3,37	3,57	3,55	3,71

*Comprend les camions légers, intermédiaires et lourds.

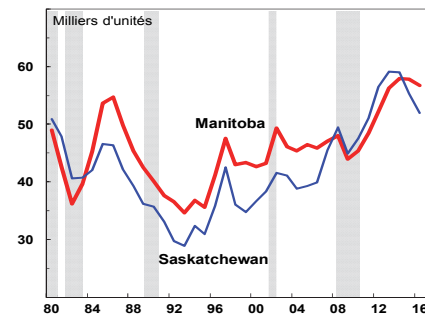
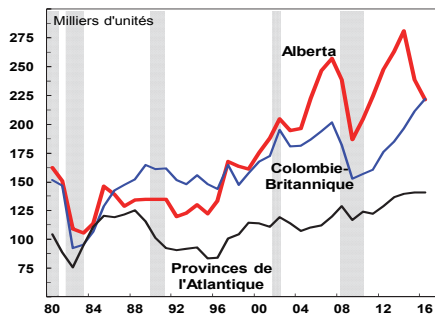
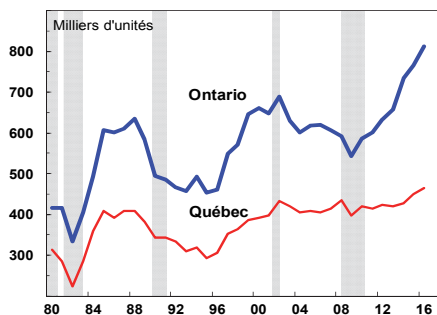
**Les ventes au Canada sont des estimations de la Banque Scotia.

PERSPECTIVES DES VENTES DE VÉHICULES SELON LA PROVINCE*

(Milliers d'unités, taux annuel)

	<u>1994–2005</u> Moyenne	<u>2006–2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016e</u>	<u>2017p</u>
CANADA	1 446	1 618	1 851	1 898	1 949	1 940
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	102	121	137	140	140	135
PROVINCES DU CENTRE	936	1 002	1 139	1 205	1 267	1 259
Québec	366	410	420	444	465	463
Ontario	570	592	719	761	802	796
PROVINCES DE L'OUEST	408	495	575	553	542	546
Manitoba	42	47	56	56	56	56
Saskatchewan	36	48	56	54	51	52
Alberta	166	227	269	236	220	223
Colombie-Britannique	164	173	194	207	215	215

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



Comprend les automobiles et les camions légers, intermédiaires et lourds.
 Les zones en grisé indiquent une période de récession.

PART DU MARCHÉ DES AUTOMOBILES SELON LE CONSTRUCTEUR — CANADA*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2015</u>		<u>2016</u>		<u>2015</u>		<u>2016</u>	
	janv. à déc.		janv. à déc.		déc.		déc.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	714,4	100,0	662,7	100,0	40,8	100,0	37,2	100,0
Trois Grands	154,6	21,7	137,7	20,8	9,1	22,3	9,2	24,6
General Motors	70,9	9,9	70,3	10,6	4,2	12,0	5,5	14,6
Ford	54,7	7,7	47,0	7,1	3,2	7,5	2,6	7,1
Chrysler	29,0	4,1	20,4	3,1	1,7	2,8	1,1	2,9
Constructeurs japonais	306,6	42,9	288,1	43,5	18,2	41,6	16,3	43,6
Honda	96,4	13,5	93,8	14,2	6,1	14,9	5,8	15,5
Toyota	92,9	13,0	89,1	13,4	4,6	11,3	4,5	12,1
Nissan	50,9	7,1	47,7	7,2	3,6	6,9	2,2	6,0
Mazda	41,4	5,8	32,3	4,9	2,4	5,3	2,1	5,7
Mitsubishi	9,5	1,3	9,8	1,5	0,6	1,2	0,6	1,7
Subaru	15,5	2,2	15,4	2,3	1,0	2,1	1,0	2,6
Hyundai	86,0	12,0	82,1	12,4	3,4	12,1	3,1	8,4
Volkswagen	56,9	8,0	47,4	7,1	3,5	7,2	2,0	5,3
Kia	44,4	6,2	41,3	6,2	2,2	5,3	2,3	6,3
BMW	25,2	3,5	23,9	3,6	1,8	5,3	1,4	3,9
Mercedes-Benz	22,4	3,1	23,1	3,5	1,4	3,6	1,7	4,6
Autres	18,3	2,6	19,1	2,9	1,2	2,6	1,2	3,3

*Source : Ventés des concessionnaires selon Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

PART DU MARCHÉ DES CAMIONS SELON LE CONSTRUCTEUR — CANADA*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2015</u>		<u>2016</u>		<u>2015</u>		<u>2016</u>	
	janv. à déc.		janv. à déc.		déc.		déc.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	1219,6	100,0	1315,9	100,0	89,9	100,0	90,4	100,0
Trois Grands	679,3	55,7	711,9	54,1	50,3	55,9	47,6	52,6
General Motors	192,5	15,8	197,1	15,0	14,3	15,9	12,7	14,0
Ford	223,8	18,3	257,6	19,6	16,5	18,3	17,1	18,9
Chrysler	263,0	21,6	257,2	19,5	19,5	21,7	17,8	19,7
Autres constructeurs intérieurs	44,2	3,6	38,8	2,9	3,6	4,0	3,2	3,6
Constructeurs japonais	337,7	27,7	379,7	28,9	24,9	27,7	27,6	30,6
Honda	81,1	6,7	92,9	7,1	5,6	6,2	6,8	7,5
Toyota	116,2	9,5	128,7	9,8	8,5	9,4	9,2	10,1
Nissan	79,0	6,5	86,5	6,6	5,9	6,6	6,4	7,0
Mazda	30,3	2,5	36,9	2,8	2,5	2,7	2,6	2,9
Mitsubishi	11,9	1,0	12,5	1,0	0,8	0,9	1,0	1,1
Subaru	31,1	2,5	34,8	2,6	2,4	2,7	2,7	3,0
Hyundai	49,6	4,1	56,0	4,3	3,1	3,5	2,7	3,0
Kia	23,5	1,9	31,7	2,4	1,4	1,6	1,9	2,1
Autres importations	85,3	7,0	97,8	7,4	6,6	7,3	7,4	8,1
CAMIONS LÉGERS	1184,3	97,1	1286,2	97,7	88,0	97,7	88,2	97,5

*Source : Ventés des concessionnaires selon Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

VENTES D'AUTOMOBILES PAR PROVINCE

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
	janv. à nov.	janv. à nov.	nov.	nov.
CANADA	671,6	624,0	50,4	48,8
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	52,3	45,0	3,7	3,3
Terre-Neuve	11,0	9,1	0,8	0,6
Nouvelle-Écosse	22,2	19,3	1,6	1,6
Nouveau-Brunswick	15,8	13,6	1,1	0,9
Île-du-Prince-Édouard	3,3	3,0	0,2	0,2
PROVINCES DU CENTRE	473,9	442,3	35,7	34,7
Québec	207,6	189,4	15,5	14,0
Ontario	266,3	252,9	20,2	20,7
PROVINCES DE L'OUEST	145,4	136,7	11,0	10,8
Manitoba	15,0	13,6	1,2	1,0
Saskatchewan	10,1	8,7	0,7	0,6
Alberta	48,8	44,7	3,6	3,2
Colombie-Britannique	71,5	69,7	5,5	6,0

VENTES DE CAMIONS PAR PROVINCE*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
	janv. à nov.	janv. à nov.	nov.	nov.
CANADA	1134,7	1228,1	97,7	114,1
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	81,9	88,5	6,7	7,4
Terre-Neuve	22,1	22,6	1,8	1,8
Nouvelle-Écosse	29,5	31,9	2,4	2,8
Nouveau-Brunswick	26,1	28,8	2,1	2,4
Île-du-Prince-Édouard	4,2	5,2	0,4	0,4
PROVINCES DU CENTRE	672,4	762,1	59,4	70,3
Québec	217,3	246,3	18,8	23,1
Ontario	455,1	515,8	40,6	47,2
PROVINCES DE L'OUEST	380,4	377,5	31,6	36,4
Manitoba	38,7	39,8	3,3	4,0
Saskatchewan	41,2	39,9	3,5	4,2
Alberta	177,3	162,5	14,1	15,9
Colombie-Britannique	123,2	135,3	10,7	12,3

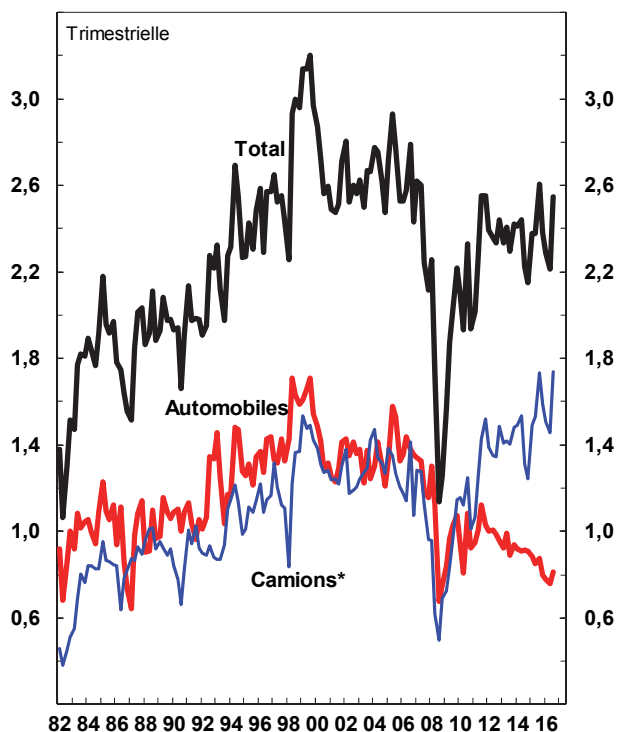
*Camions légers, intermédiaires et lourds.

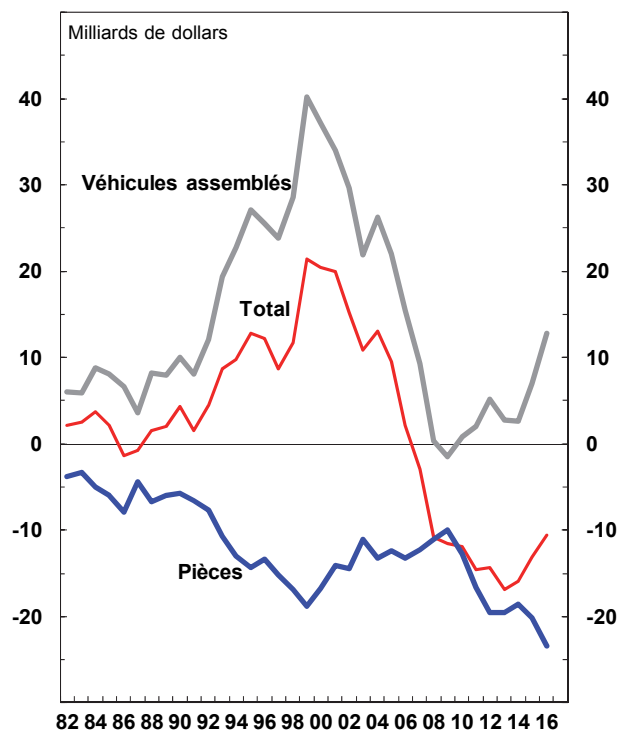
PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	2015	2016	2015	2016
	janv. à nov.	janv. à nov.	nov.	nov.
TOTAL	2 104,2	2 212,4	221,1	217,0
AUTOMOBILES	826,6	748,4	79,7	74,1
Chrysler	236,2	220,9	23,3	23,2
GM	190,5	113,4	17,8	11,9
Honda	164,7	191,7	16,2	17,9
Toyota	235,2	222,4	22,4	21,1
CAMIONS**	1 277,6	1 464,0	141,4	142,9
Chrysler	233,1	293,3	33,7	29,3
Ford	180,2	252,7	24,6	23,5
GM	346,7	372,7	34,1	37,1
Honda	190,6	193,8	18,5	17,2
Toyota	313,4	339,8	29,5	34,7
Autres	13,6	11,7	1,0	1,1

*Données de production d'après Ward's Automotive Reports. **Camions légers, intermédiaires et lourds.

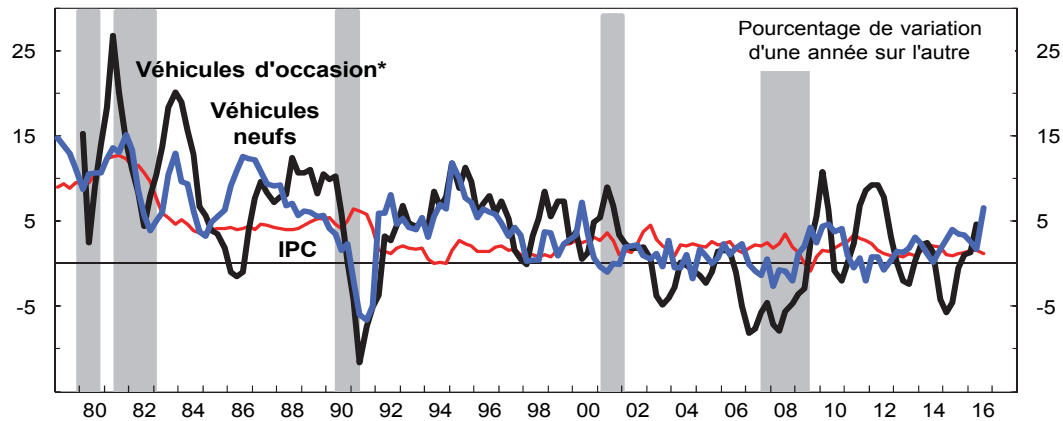
Production canadiennes de véhicules automobiles

 Millions d'unités, taux annuels désaisonnalisés.
 *Camions légers, intermédiaires et lourds.

Balances Canada — monde du commerce des véhicules automobiles


Les données pour 2016 sont celles de janvier-novembre exprimées en taux annuel.

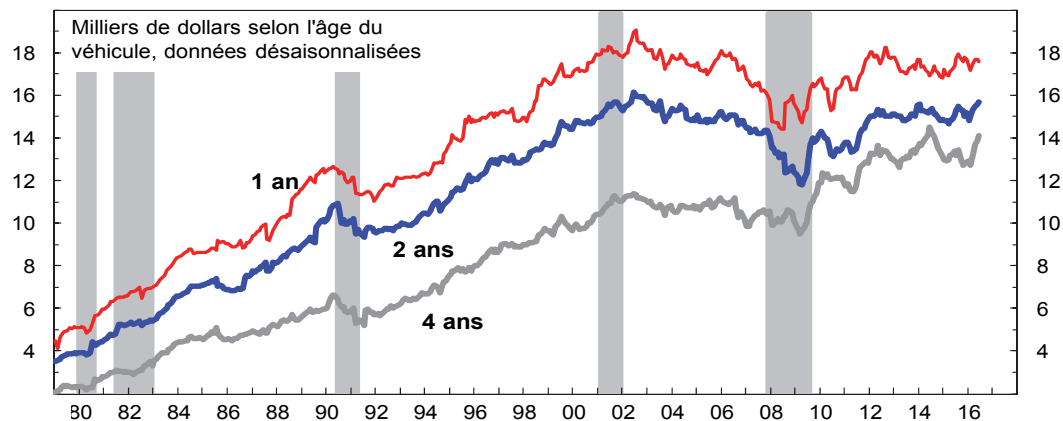
Prix des voitures neuves et d'occasion

Indicateurs Scotia des prix des automobiles — Canada



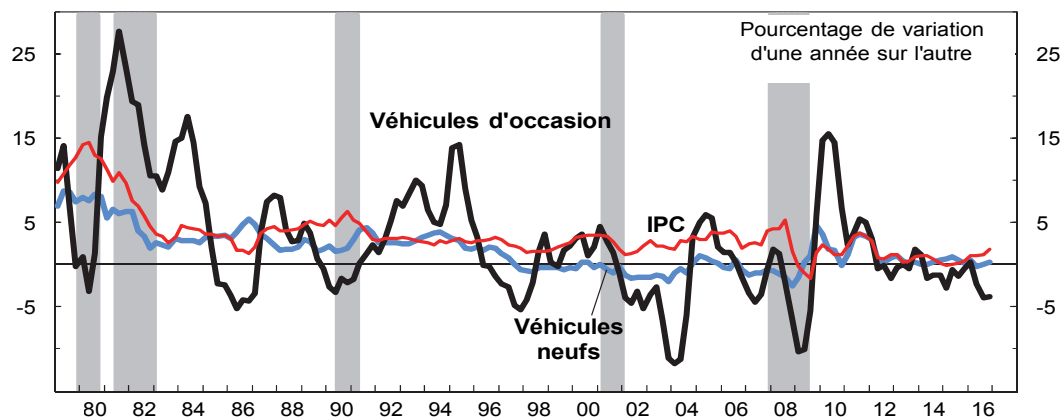
*Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.

Indicateurs Scotia des prix des véhicules d'occasion



Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.

Indicateurs des prix des automobiles — Etats-Unis



Indice des prix à la consommation pour les voitures neuves et d'occasion.
Les zones en gris indiquent une période de récession.

RENDEMENT FINANCIER DES ENTREPRISES CANADIENNES
CONCESSIONNAIRES ET ATELIERS DE RÉPARATIONS

		Bénéfice net après impôt (\$ millions)	Marge bénéficiaire avant impôt (%)	Taux de roulement de l'inventaire	Ratio de couverture de l'intérêt	Ratio dette capitaux propres	Rendement de l'avoir des actionnaires (%)
Annuel	2003	594	0,91	5,30	2,65	2,91	10,14
	2004	571	0,69	4,98	2,25	3,17	10,49
	2005	799	0,93	5,35	2,55	2,74	12,90
	2006	942	1,20	5,16	2,64	2,75	14,37
	2007	1089	1,41	5,05	3,36	2,56	15,13
	2008	1 142	1,43	5,04	3,51	2,44	14,66
	2009	1392	1,84	5,34	4,85	2,07	16,99
	2010	1649	2,06	4,91	5,34	2,11	18,09
	2011	1664	1,99	5,17	5,19	2,02	17,44
	2012	1748	1,97	4,86	5,32	2,03	16,71
	2013	2215	2,32	5,08	6,64	2,02	20,08
	2014	2740	2,65	5,10	7,56	1,86	20,90
	2015	2854	2,57	5,07	7,81	1,87	20,50
Trimestriel, taux annuels	2015T3	3244	2,76	5,32	8,80	1,82	23,05
	2015T4	2988	2,65	4,98	7,57	1,84	20,63
	2016T1	2000	1,93	4,56	6,54	1,96	13,96
	2016T2	3260	2,43	5,40	8,77	1,94	22,16
	2016T3	2732	2,43	5,10	7,83	1,91	18,03
Moyenne (1989–2015)		929	1,28	6,03	3,30	2,33	12,05
Plancher (1989–2015)		-68	0,10	4,38	1,10	3,57	-1,20

Définition des ratios :

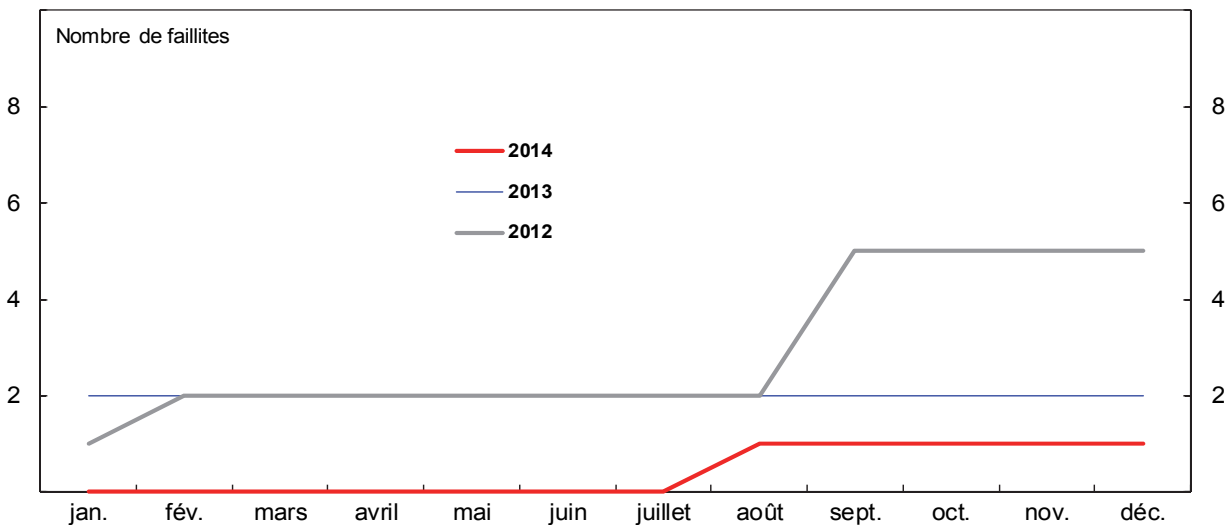
Marge bénéficiaire avant impôt : revenu avant impôt/ventes

Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

Ratio de couverture de l'intérêt : (revenu avant impôt + paiements d'intérêt)/(paiements d'intérêt)

Ratio dette - capitaux propres : (dette à court et à long terme)/total des capitaux propres

Rendement de l'avoir des actionnaires : revenu après impôt/total des capitaux propres

Faillites des concessionnaires automobiles de détail


Nouveaux concessionnaires seulement; total cumulatif pour l'année.

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.

Les produits et les services ne sont pas tous offerts dans toutes les administrations. Les services décrits sont offerts dans les administrations dont les lois le permettent.