

Au Canada, léger coup de frein sur les ventes d'automobiles en 2017

- Même si elles s'accroissent en Alberta et en Saskatchewan, les ventes devraient être loin de compenser leur recul en Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique.

Au Canada, les ventes de véhicules de tourisme se sont hissées à 1,95 million d'exemplaires en 2016, année sans précédent pour les **ventes mondiales** et quatrième année record d'affilée; elles ont même repris de la vitesse en janvier 2017. Si elles ont franchi, en volume, le seuil annualisé des 2 millions d'exemplaires le mois dernier, elles devraient ralentir pour s'établir à 1,94 million sur l'ensemble de 2017.

Les récentes hausses des prix des modèles neufs de voiture et de camion léger, qui commencent ainsi à devenir moins abordables, anéantiront probablement l'impact positif de la reprise de la croissance économique au Canada en 2017. Les tendances démographiques se prêtent également moins à une reprise des ventes, puisque le rythme auquel progresse le nombre d'acheteurs de véhicules en 2017 n'a jamais été aussi lent depuis plusieurs dizaines d'années.

Dans les provinces productrices de matières premières, les ventes de véhicules commencent enfin à se rétablir des brusques baisses dans les deux chiffres accusées ces dernières années; or, ailleurs au Canada, l'activité sera probablement orientée à la baisse, de concert avec le ralentissement de la croissance du revenu réel et une certaine modération sur les marchés du logement de la Colombie-Britannique et de l'Ontario, qui portent essentiellement l'activité économique intérieure depuis quelques années.

LES VENTES COMMENCENT À REPREDRE DANS LES PROVINCES RICHES EN RESSOURCES

En Alberta, le marché automobile, qui s'est affaibli de 30 %, a cessé de dégringoler. Le redressement des cours du pétrole et la reconstruction de Fort McMurray devraient donner un coup d'accélérateur à la croissance économique de cette province, qui devrait être de l'ordre de 2 % cette année, ce qui permettrait de tirer un trait sur la première contraction économique de deux années consécutives depuis le début de 1980. Après avoir atteint le fond du baril au printemps 2016, l'activité de forage a récemment remonté la pente et dépassé le niveau d'il y a un an pour la première fois depuis la fin de 2014 (cf. le graphique 1). Le marché du travail a aussi commencé à prendre du mieux, en inscrivant 20 000 nouveaux emplois nets au deuxième semestre de 2016. La confiance des consommateurs, au beau fixe, continuera de s'améliorer avec le retour en force de l'emploi. Cette conjoncture économique de plus en plus favorable devrait porter les ventes d'automobiles de cette province à 223 000 exemplaires en 2017, contre 220 000 en 2016, un creux depuis cinq ans.

En Saskatchewan, l'activité économique et les achats de véhicules font aussi du sur-place : les ventes à la fin de 2016 correspondent essentiellement à celles d'un an auparavant. Il s'agit d'une nette amélioration par rapport à un effondrement de près de 20 % au troisième trimestre de 2016. Nous nous attendons à ce qu'en Saskatchewan, les ventes remontent légèrement à 52 000 exemplaires cette année, contre 51 000 en 2016, puisque l'activité économique et l'emploi commencent à sortir de leur convalescence des deux dernières années.

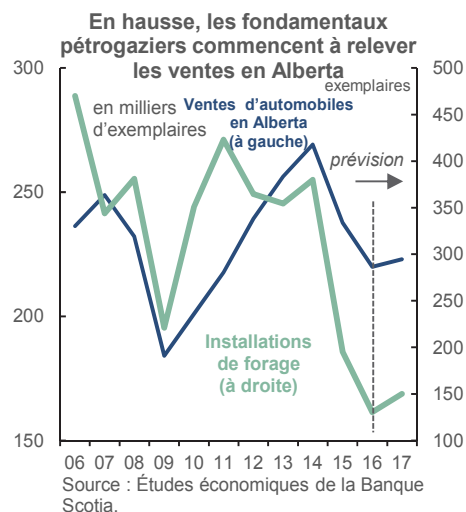
LE VOLUME DES VENTES BAISSE EN ONTARIO ET AU QUÉBEC

En Ontario par contre, les achats devraient se replier légèrement à 796 000 exemplaires cette année, après avoir culminé à 802 000 en 2016. Ce repli s'explique par le ralentissement de la croissance économique dans l'année à venir, puisque la production de véhicules et le marché du logement de cette province tournent au ralenti. L'an dernier, le logement et l'automobile ont représenté le tiers de la reprise de l'ensemble de l'activité économique ontarienne, en doublant leur apport à l'économie. En fait, leur contribution à la reprise, après avoir atteint un pic au premier semestre de 2016, a depuis manqué de souffle. Malgré ce

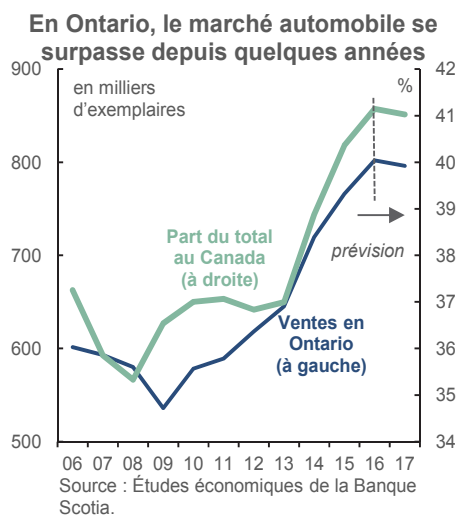
RENSEIGNEMENTS

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

Graphique : 1



Graphique : 2



ralentissement, la poussée de croissance des exportations à destination des États-Unis et la solide tenue que ne cesse d'afficher le secteur des services étayeront les ventes de voitures et de camions légers, qui devraient frôler leur record historique.

Le marché automobile ontarien se surpasse depuis quelques années (cf. le graphique 2) : les ventes ont bondi de 50 % depuis le creux de 2009. Cette reprise, qui concorde avec les revirements cycliques antérieurs, laisse entendre que l'essor économique soutenu pourrait ne pas suffire à tonifier davantage les ventes. En outre, plus de 15 % des ménages ontariens ont acheté un véhicule neuf l'an dernier; ce fait, sans précédent depuis que le marché a culminé en 2002, représente une hausse sur la moyenne annuelle de 13 % des 15 dernières années.

Les ventes devraient elles aussi légèrement reculer au Québec, alors que les achats devraient se maintenir à plus de 460 000 exemplaires pour la deuxième année de suite, grâce à la reprise des exportations. Les livraisons manufacturières se rétablissent de leur léthargie chronique depuis le milieu de 2015. Les grandes industries de l'aérospatiale, de l'alimentation et des métaux de première transformation, qui comptent pour près de la moitié des livraisons manufacturières du Québec, sont en hausse, et les exportations ont inscrit, à la fin de 2016, une progression à deux chiffres sur un an. Le marché automobile du Québec sera également porté par un taux de pénétration locative sans précédent au Canada, ce qui limitera la volatilité des ventes et protégera le marché contre la baisse. La location de véhicules représente près de 40 % de l'ensemble du volume des ventes au détail au Québec, contre 22 % ailleurs au Canada.

PERFORMANCE SANS ÉCLAT EN COLOMBIE-BRITANNIQUE ET AU MANITOBA

En Colombie-Britannique, deuxième grand marché automobile au Canada dans la plus récente période de reprise, nous nous attendons à ce que les ventes restent inchangées cette année, à 215 000 exemplaires, puisque l'activité économique reste solide, malgré le coup de froid sur le marché du logement à Vancouver. L'activité immobilière explique près de 20 % du PIB de la province, et le ralentissement du marché du logement de Vancouver freinera probablement l'ensemble de la croissance économique de cette province. Or, l'exportation, premier pilier économique, prend beaucoup de vitesse depuis quelques mois et a même bondi de plus de 20 % sur un an à la fin de 2016; l'activité exportatrice n'a même jamais été aussi solide depuis le début de 2014. Le marché du travail de cette province est aussi celui qui se porte le mieux au Canada.

Au Manitoba, les ventes restent stables depuis quelques années, à 56 000 exemplaires. Nous nous attendons à un rendement comparable en 2017, puisque le volume des ventes sera porté par la reprise de l'activité manufacturière. Les livraisons manufacturières, en hausse depuis quelques mois, progressent désormais à raison de 4 % sur un an; il s'agit d'une énorme amélioration par rapport à la baisse de leur volume durant une grande partie de l'année écoulée. Alors que les exportations de produits alimentaires, de matériel de transport et de machinerie se remettent à monter, l'emploi reste anémique et continue de refréner la progression des ventes.

TERRE-NEUVE RALENTIT LES VENTES DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

Dans les provinces de l'Atlantique, les achats de véhicules, qui ont fait du sur-place l'an dernier à 149 000 exemplaires, devraient baisser à 135 000 en 2017, soit leur plus bas niveau depuis quatre ans. Terre-Neuve continuera d'être à l'origine de cette léthargie, puisque le volume des ventes y sera d'à peine 32 000 exemplaires, ce qui représente un creux depuis cinq ans, en raison de la hausse du chômage. Les achats, qui prendront du mieux dans les provinces de l'Atlantique, seront également freinés par la léthargie du marché du travail et des tendances démographiques.

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	77,31	77,83
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	3,16	3,29
Russie	0,78	1,83	2,49	1,60	1,45	1,50
Asie	6,91	16,08	31,69	32,29	36,06	35,85
Chine**	0,43	6,52	18,37	20,01	23,57	23,34
Inde	0,31	1,18	1,87	2,06	2,09	2,14
Amérique du Sud	1,64	3,10	4,15	3,33	3,07	3,13
Brésil	0,94	1,90	2,50	1,82	1,39	1,32

*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	662	650
Production intérieure	583	488	512	476	440	435
Importations	214	298	247	238	222	215
Camions légers	601	832	1 092	1 184	1 287	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	6,4
Camions légers	7,2	7,1	8,7	9,9	10,6	11,4
		(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.

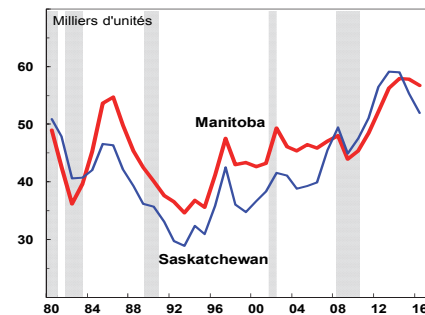
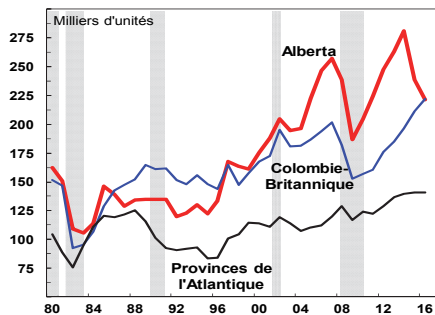
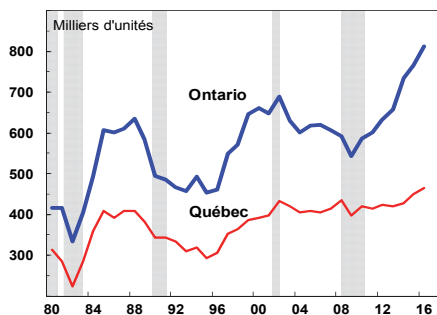
**Les ventes au Canada sont des estimations de la Banque Scotia.

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>2016</u>		<u>2017</u>	
	janv. à déc.		janv. à déc.		janv.		janv.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	714,4	100,0	662,7	100,0	33,7	100,0	32,3	100,0
Trois Grands	154,6	21,7	137,7	20,8	6,5	19,2	6,7	20,7
General Motors	70,9	9,9	70,3	10,6	3,4	10,1	3,1	9,6
Ford	54,7	7,7	47,0	7,1	2,2	6,4	1,9	5,8
Chrysler	29,0	4,1	20,4	3,1	0,9	2,7	1,7	5,3
Constructeurs japonais	306,6	42,9	288,1	43,5	15,7	46,5	14,5	45,0
Honda	96,4	13,5	93,8	14,2	5,5	16,2	4,4	13,7
Toyota	92,9	13,0	89,1	13,4	4,3	12,8	4,1	12,9
Nissan	50,9	7,1	47,7	7,2	2,9	8,7	2,7	8,5
Mazda	41,4	5,8	32,3	4,9	1,5	4,4	1,8	5,5
Mitsubishi	9,5	1,3	9,8	1,5	0,6	1,8	0,5	1,5
Subaru	15,5	2,2	15,4	2,3	0,9	2,6	0,9	2,9
Hyundai	86,0	12,0	82,1	12,4	3,6	10,7	3,1	9,6
Volkswagen	56,9	8,0	47,4	7,1	2,6	7,7	2,3	7,3
Kia	44,4	6,2	41,3	6,2	2,1	6,3	1,8	5,6
BMW	25,2	3,5	23,9	3,6	1,3	3,9	1,1	3,3
Mercedes-Benz	22,4	3,1	23,1	3,5	1,1	3,3	1,6	4,9
Autres	18,3	2,6	19,1	2,9	0,8	2,4	1,2	3,6

*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>2016</u>		<u>2017</u>	
	janv. à déc.		janv. à déc.		janv.		janv.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	1219,6	100,0	1315,9	100,0	76,3	100,0	80,2	100,0
Trois Grands	679,3	55,7	711,9	54,1	42,6	55,9	43,6	54,3
General Motors	192,5	15,8	197,1	15,0	11,0	14,4	11,5	14,3
Ford	223,8	18,3	257,6	19,6	14,5	19,0	15,4	19,2
Chrysler	263,0	21,6	257,2	19,5	17,1	22,5	16,7	20,8
Autres constructeurs intérieurs	44,2	3,6	38,8	2,9	2,2	2,9	2,3	2,9
Constructeurs japonais	337,7	27,7	379,7	28,9	21,4	28,1	23,5	29,3
Honda	81,1	6,7	92,9	7,1	4,6	6,0	5,8	7,2
Toyota	116,2	9,5	128,7	9,8	7,7	10,1	8,0	10,0
Nissan	79,0	6,5	86,5	6,6	5,5	7,2	5,6	6,9
Mazda	30,3	2,5	36,9	2,8	1,9	2,5	2,3	2,8
Mitsubishi	11,9	1,0	12,5	1,0	0,7	0,9	0,7	0,9
Subaru	31,1	2,5	34,8	2,6	1,8	2,4	1,9	2,3
Hyundai	49,6	4,1	56,0	4,3	3,0	3,9	2,8	3,5
Kia	23,5	1,9	31,7	2,4	1,5	1,9	1,6	2,0
Autres importations	85,3	7,0	97,8	7,4	5,6	7,3	6,4	8,0
CAMIONS LÉGERS	1184,3	97,1	1286,2	97,7	74,7	98,0	78,6	98,0

*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

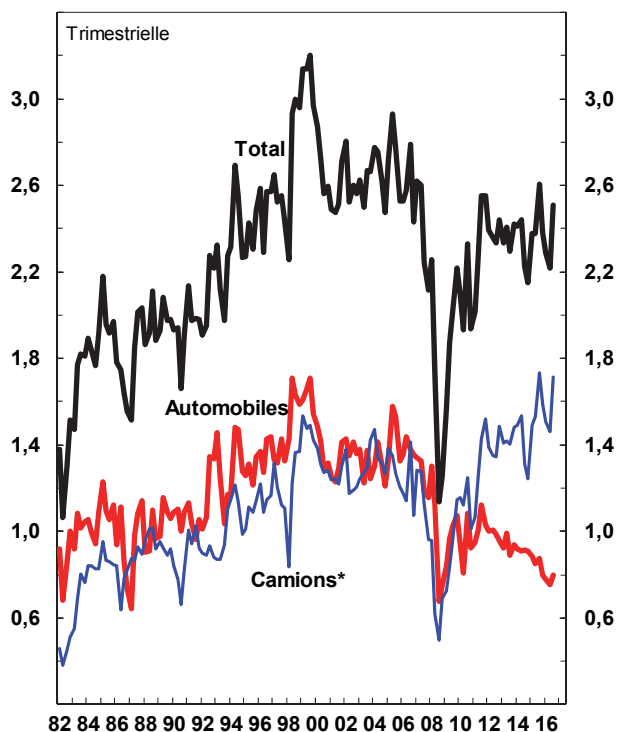
*Camions légers, intermédiaires et lourds.

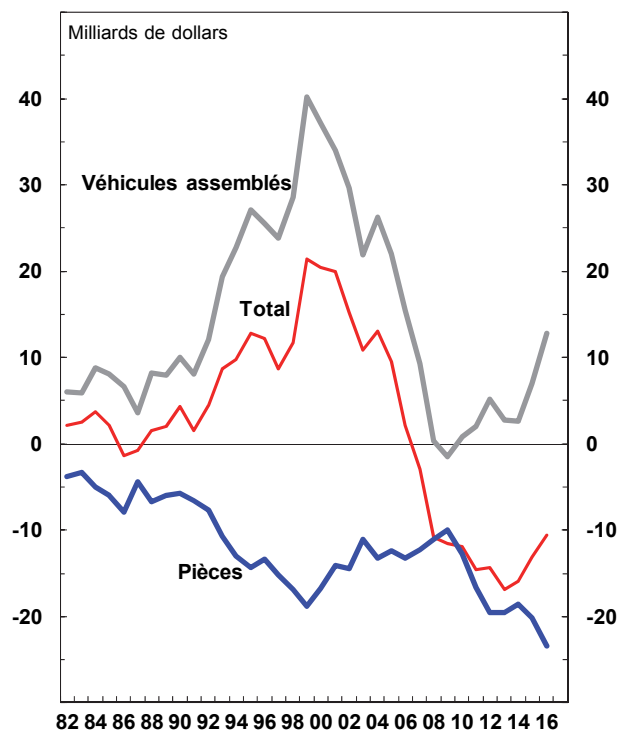
PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
	janv. à déc.	janv. à déc.	déc.	déc.
TOTAL	2 283,3	2 370,3	179,0	166,3
AUTOMOBILES	888,6	802,1	61,9	55,3
Chrysler	254,2	237,5	18,0	18,3
GM	203,2	122,3	12,6	8,9
Honda	178,8	204,7	14,1	13,0
Toyota	252,4	237,6	17,2	15,1
CAMIONS**	1 394,7	1 568,2	117,1	111,0
Chrysler	260,8	309,3	27,7	22,6
Ford	200,7	271,5	20,5	18,8
GM	374,4	402,7	27,7	30,1
Honda	206,1	208,1	15,5	14,4
Toyota	338,4	364,2	25,0	24,3
Autres	14,3	12,4	0,7	0,8

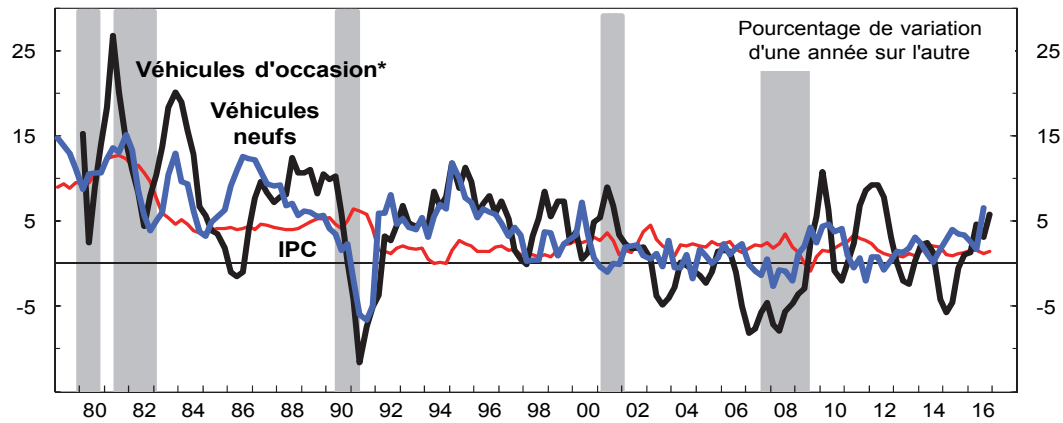
*Données de production d'après Ward's Automotive Reports. **Camions légers, intermédiaires et lourds.

 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.

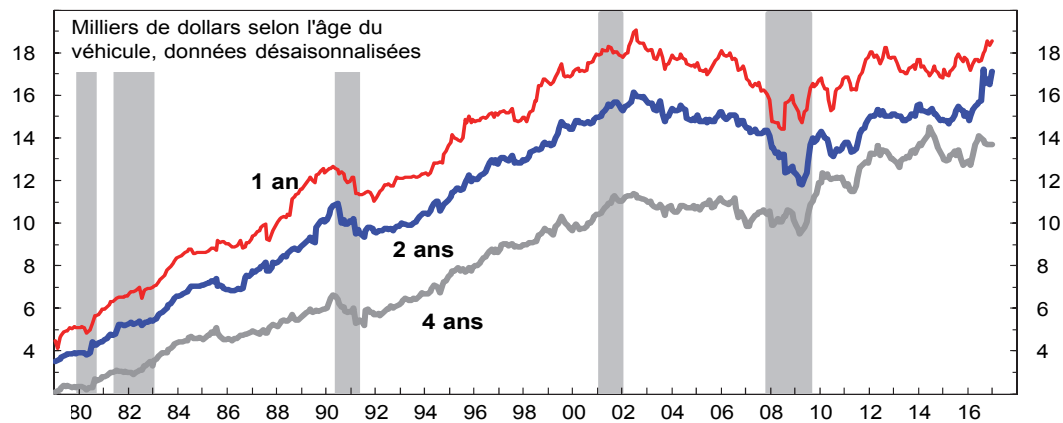
Prix des voitures neuves et d'occasion

Indicateurs Scotia des prix des automobiles — Canada



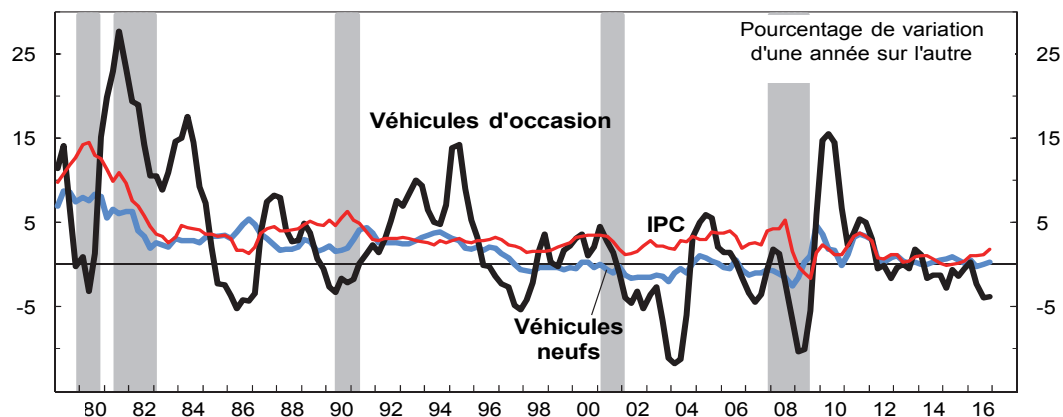
*Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.

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 :

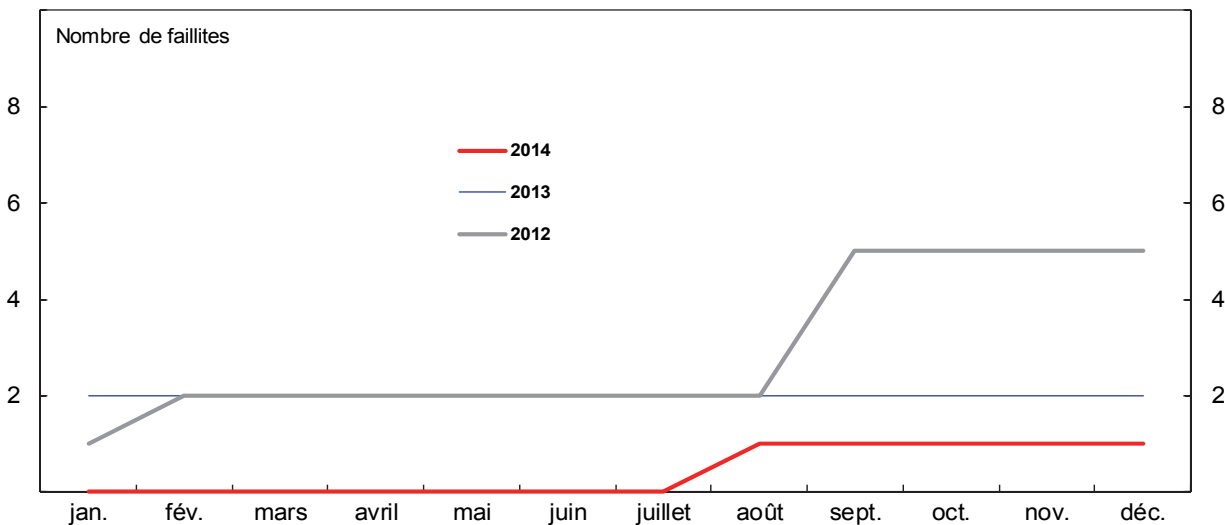
Marge bénéficiaire avant impôt : revenu avant impôt/ventes

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.