

## Freinés, les prix des voitures d'occasion reprendront de la vitesse

- En mars, les ventes mondiales d'automobiles ont ralenti, même si les volumes sont toujours en voie d'établir un record sur l'ensemble de l'année.
- En avril, les achats de voitures neuves ont fléchi en Amérique du Nord pour la première depuis 2009.
- Aux États-Unis, la demande totale de véhicules (neufs et d'occasion) ne cesse de progresser; les fondamentaux économiques prennent du mieux et la croissance de l'offre de véhicules d'occasion se ralentit, ce qui cessera de faire baisser les prix.

### L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES VENTES DE VÉHICULES NEUFS DANS LE MONDE

En mars, la progression des ventes mondiales d'automobiles a été freinée à 3,4 % sur un an, après une pointe de 7 % en février et un gain moyen de 5 % dans les deux mois précédents. En Chine, le ralentissement des ventes a pesé sur l'activité dans toute l'Asie. Dans le même temps aux États-Unis, les baisses constantes à deux chiffres des achats du parc automobile a réduit pour un troisième mois d'affilée l'ensemble des ventes par rapport à il y a un an. Par ailleurs, en Europe de l'Ouest, la progression des ventes, électrisées par la reprise économique, a continué de s'accroître. Les achats ont également monté en Europe de l'Est, et en Russie, les ventes ont dépassé leur niveau d'il y a un an pour la première fois en quatre ans. En Amérique du Sud, les volumes ont également connu une accélération sans précédent depuis le milieu de 2013, alors qu'au Brésil, les achats ont inscrit une progression dans les deux chiffres sur un an pour la première fois depuis plus de trois ans.

Selon les données plus récentes pour avril, les ventes ont de nouveau fléchi. Partout en Amérique du Nord, les achats, qui frôlent les 30 % du total mondial, ont baissé, par rapport au même mois l'an dernier dans les trois pays, pour la première fois depuis la fin de 2009, à l'époque où s'est amorcée la reprise économique mondiale. Bien que les données aient baissé plus que prévu, nous croyons que le ralentissement d'avril s'explique probablement par certaines distorsions : ainsi, Pâques a été fêté plus tard en avril cette année, ce qui a réduit le nombre de jours de vente. Aux États-Unis et au Mexique, les concessionnaires ont eu un jour de moins pour vendre des véhicules par rapport à avril l'an dernier. En 2015, les consommateurs canadiens avaient eu deux jours de moins qu'en avril 2016 pour acheter des véhicules. C'est pourquoi les ventes au **Canada** ont fléchi de 2 % sur un an pour la première fois depuis la fin de 2016. Or, malgré le dérapage du mois dernier, les ventes en rythme annualisé se sont tout de même chiffrées à 1,98 million d'exemplaires, ce qui reste supérieur au total de 1,95 million pour toute l'année 2016. Dans les Prairies, les volumes ont offert une tenue exceptionnelle : l'Alberta a inscrit son deuxième gain mensuel consécutif dans les deux chiffres, grâce à l'amélioration de la conjoncture du secteur pétrolier.

Aux **États-Unis**, les ventes sont restées inférieures à 17 millions d'exemplaires en rythme annualisé pour le deuxième mois consécutif, alors que le commerce de détail s'est replié depuis un an et que les volumes des parcs automobiles ont continué de baisser dans les deux chiffres sur un an. **À notre avis, la léthargie du commerce de détail, sans doute temporaire, s'explique probablement par le penchant de bien des consommateurs pour les voitures d'occasion, dont les prix sont de plus en plus abordables.** Par exemple, selon le plus récent indice de confiance des consommateurs de l'Université du Michigan, le nombre de ménages qui prévoient d'acheter un modèle de voiture quasi-neuve pulvérise des records.

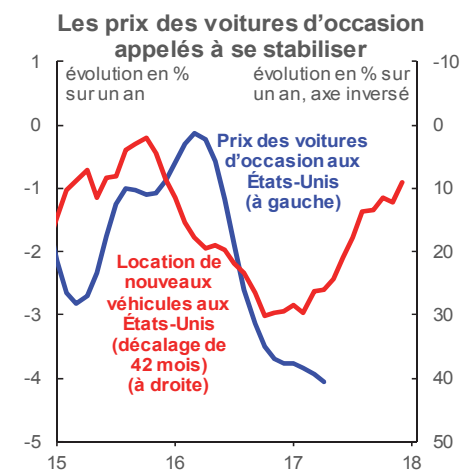
### LES PRIX DES VOITURES D'OCCASION DESTINÉS À S'ACCÉLÉRER APRÈS AVOIR ÉTÉ FREINÉS

Les inquiétudes suscitées par la baisse des prix des voitures d'occasion aux États-Unis a de nouveau défrayé la chronique en raison des nouvelles récentes selon

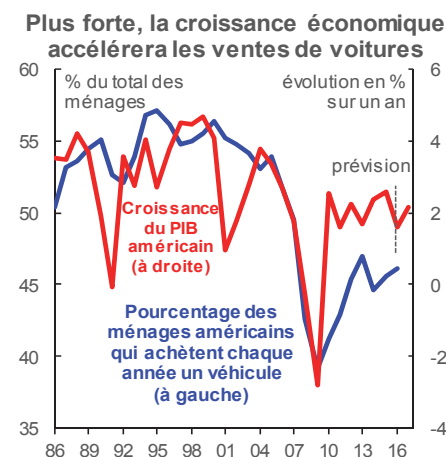
#### RENSEIGNEMENTS

**Carlos Gomes**  
 416.866.4735  
 Études économiques de la Banque Scotia  
[carlos.gomes@scotiabank.com](mailto:carlos.gomes@scotiabank.com)

Graphique : 1



Graphique : 2



lesquelles la plus grande société de voitures de location a déclaré une perte beaucoup plus forte que prévu au dernier trimestre à cause de l'effondrement des valeurs résiduelles. Pour cette raison, et à cause de l'augmentation du nombre de véhicules remis en fin de bail, nombreux sont ceux qui redoutent une intensification des pressions sur les prix, ce qui pourrait plonger l'industrie automobile américaine dans un repli cyclique. Nous ne sommes pas de cet avis et croyons plutôt que l'industrie est actuellement plongée « au beau milieu d'une tempête de prix des voitures d'occasion » et que les prix se stabiliseront vers la fin de l'année lorsque la croissance du nombre de véhicules en fin de bail se ralentira.

Parce que les ventes de voitures neuves sont inférieures aux prévisions depuis plusieurs mois et que les prix des voitures d'occasion ont baissé comme jamais depuis la récession économique mondiale, on craint que le cycle automobile américain ait atteint son zénith. Or, nous tenons à rappeler que les prix des voitures d'occasion ont fléchi pour un temps dans les cycles antérieurs, ce qui n'a guère eu d'impact sur l'ensemble du marché automobile américain (cf. le graphique au bas de la page 7). De plus, nous croyons que l'industrie se situe aujourd'hui « en pleine crue » de la croissance des véhicules en fin de bail, dont le rythme est appelé à se modérer. En effet, la location des voitures, qui a connu sa plus forte accélération en 2013-2014, s'est considérablement ralentie depuis. Par exemple, la part de la location dans le marché automobile américain est passée de 22 % en 2012 à 27 % à la fin de 2014. Il s'agit d'une hausse moyenne de près de 2,5 points de pourcentage par an en 2013-2014, soit le double de la moyenne des 15 dernières années. Dans ces deux années, le nombre de véhicules loués aux États-Unis a bondi de presque 1,5 million d'exemplaires, ce qui représente essentiellement 60 % de plus que le progrès des deux années précédentes. Ces véhicules sont aujourd'hui remis en marché, ce qui accroît de 30 % sur un an le nombre de véhicules remis en fin de bail et brandit le « spectre des prix » que nous hante aujourd'hui (cf. le graphique 1).

Bien que la location ait continué de progresser depuis le pic de 2013, son rythme a ralenti à moins de 400 000 véhicules l'an dernier, ce qui correspond à près de la moitié de la progression d'il y a plusieurs années. Ce ralentissement, qui freinera beaucoup la croissance du nombre de véhicules en fin de bail, pèsera moins lourdement sur les prix des voitures d'occasion.

Il faut également signaler que **les cycles automobiles antérieurs n'ont pris fin que lorsque la demande a été fragilisée par le fléchissement des fondamentaux économiques, surtout la détérioration du marché du travail et la léthargie des tendances dans l'évolution des revenus.** Or, on ne relève aucun de ces préalables à l'heure actuelle. Ainsi, le marché du travail américain reste vigoureux, les salaires prennent de la vitesse, et la croissance des revenus réels est supérieure à la moyenne du cycle. D'autres indicateurs avancés comme les taux d'intérêt et les conditions de crédit restent également bien orientés et cadrent avec la pointe de vitesse du marché automobile. Dans le même temps, les taux de remplacement des véhicules sont appelés à rester historiquement faibles. Entre 1986 et 2006, plus de la moitié des ménages américains ont acheté un véhicule neuf ou d'occasion. Or, les taux d'achat de véhicules ont plongé à une moyenne d'à peine 44 % depuis, ce qui explique le vieillissement considérable du parc automobile américain, dont l'âge atteint un sommet sans précédent de 11,6 ans. En raison de l'accélération de la croissance économique et du vieillissement du parc automobile, qui laissent toujours poindre à l'horizon une vague massive de remplacement de véhicules, il est peu probable que le cycle automobile atteigne à court terme un point culminant (cf. le graphique 2).

### PERSPECTIVES DES VENTES INTERNATIONALES D'AUTOMOBILES

(Millions d'unités)

	<u>1990–1999</u>	<u>2000–2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017p</u>
<b>TOTAL</b>	<b>39,20</b>	<b>53,74</b>	<b>71,18</b>	<b>72,61</b>	<b>77,29</b>	<b>78,36</b>
<b>Amérique du Nord*</b>	<b>16,36</b>	<b>17,74</b>	<b>19,42</b>	<b>20,64</b>	<b>21,05</b>	<b>21,37</b>
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	1,63
<b>Europe de l'Ouest</b>	<b>13,11</b>	<b>13,79</b>	<b>12,11</b>	<b>13,20</b>	<b>13,97</b>	<b>14,25</b>
Allemagne	3,57	3,25	3,04	3,21	3,35	3,42
<b>Europe orientale</b>	<b>1,18</b>	<b>3,03</b>	<b>3,81</b>	<b>3,15</b>	<b>3,14</b>	<b>3,30</b>
Russie	0,78	1,83	2,49	1,60	1,43	1,50
<b>Asie</b>	<b>6,91</b>	<b>16,08</b>	<b>31,69</b>	<b>32,29</b>	<b>36,06</b>	<b>36,24</b>
Chine**	0,43	6,52	18,37	20,01	23,57	23,34
Inde	0,31	1,18	1,87	2,06	2,09	2,19
<b>Amérique du Sud</b>	<b>1,64</b>	<b>3,10</b>	<b>4,15</b>	<b>3,33</b>	<b>3,07</b>	<b>3,20</b>
Brésil	0,94	1,90	2,50	1,82	1,39	1,39

\*Comprend les camions légers. \*\*Inclut les véhicules utilitaires multisegment depuis 2005. Sources : Ward's Automotive Reports, Bloomberg.

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

	<u>1991–2005</u> Moyenne	<u>2006–2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	
					janv-mars **	Annuel p
(Milliers d'unités, taux annuel)						
<b>CANADA</b>	<b>1 398</b>	<b>1 643</b>	<b>1 898</b>	<b>1 949</b>	<b>2 067</b>	<b>1 940</b>
Automobiles	797	783	714	662	677	650
Production intérieure	583	491	476	438	481	435
Importations	214	292	238	224	196	215
Camions légers	601	860	1 184	1 287	1 390	1 290
(Millions d'unités, taux annuel)						
<b>ÉTATS-UNIS</b>	<b>15,5</b>	<b>14,1</b>	<b>17,4</b>	<b>17,5</b>	<b>17,1</b>	<b>17,8</b>
Automobiles	8,3	6,9	7,5	6,9	6,2	6,4
Camions légers	7,2	7,2	9,9	10,6	10,9	11,4
(Millions d'unités, taux annuel)						
<b>NORD-AMÉRICAINNE</b>						
<b>PRODUCTION*</b>	<b>15,58</b>	<b>14,25</b>	<b>17,95</b>	<b>18,17</b>	<b>17,52</b>	<b>18,50</b>
CANADA	2,50	2,24	2,28	2,37	2,48	2,35
ÉTATS-UNIS	11,67	9,53	12,10	12,20	11,37	12,40
MEXIQUE	1,41	2,48	3,57	3,60	3,67	3,75

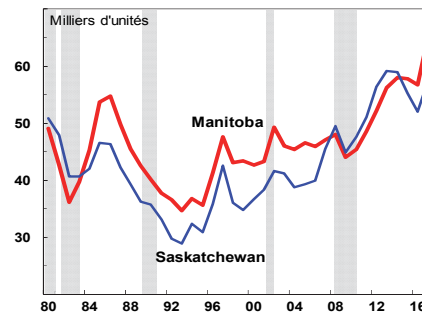
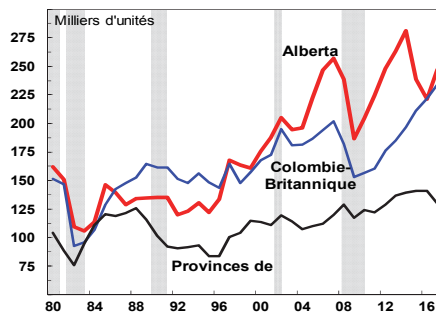
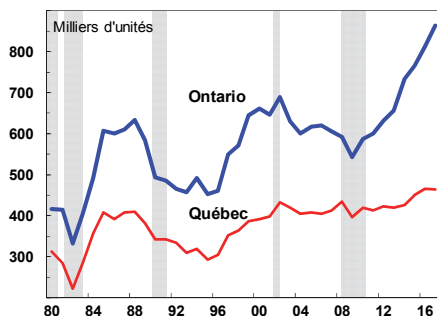
\*Comprend les camions légers, intermédiaires et lourds. \*\*Les ventes au Canada sont des estimations de la Banque Scotia.  
 Sources : Ward's Automotive Reports, Statistique Canada.

**PERSPECTIVES DES VENTES DE VÉHICULES SELON LA PROVINCE\***

(Milliers d'unités, taux annuel)

	<u>1994–2005</u> Moyenne	<u>2006–2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	
					janv-mars **	Annuel p
<b>CANADA</b>	<b>1 446</b>	<b>1 643</b>	<b>1 898</b>	<b>1 949</b>	<b>2 067</b>	<b>1 940</b>
<b>PROVINCES DE L'ATLANTIQUE</b>	<b>102</b>	<b>123</b>	<b>140</b>	<b>140</b>	<b>137</b>	<b>135</b>
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>936</b>	<b>1 017</b>	<b>1 205</b>	<b>1 265</b>	<b>1 323</b>	<b>1 256</b>
Québec	366	411	444	458	454	456
Ontario	570	606	761	807	869	800
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>408</b>	<b>503</b>	<b>553</b>	<b>544</b>	<b>607</b>	<b>549</b>
Manitoba	42	48	56	55	61	56
Saskatchewan	36	49	54	51	60	52
Alberta	166	231	236	220	251	223
Colombie-Britannique	164	175	207	218	235	218

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

**VENTES DE VÉHICULES SELON LA PROVINCE**


Comprend les automobiles et les camions légers, intermédiaires et lourds.  
 Les zones en gris indiquent une période de récession. Source : Statistique Canada.

**PART DU MARCHÉ DES AUTOMOBILES SELON LE CONSTRUCTEUR — CANADA\***

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2016</u>		<u>2017</u>		<u>2016</u>		<u>2017</u>	
	janv. à avr.		janv. à avr.		avr.		avr.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
<b>TOTAL</b>	<b>207,1</b>	<b>100,0</b>	<b>197,5</b>	<b>100,0</b>	<b>72,5</b>	<b>100,0</b>	<b>66,0</b>	<b>100,0</b>
Trois Grands	42,8	20,7	41,1	20,8	15,6	21,5	15,0	22,8
General Motors	22,1	10,7	21,6	10,9	7,6	10,6	8,1	12,3
Ford	13,5	6,5	10,8	5,5	5,2	7,1	3,7	5,7
Chrysler	7,2	3,5	8,7	4,4	2,8	3,8	3,2	4,8
Constructeurs japonais	91,0	43,9	90,7	45,9	31,2	43,1	28,6	43,3
Honda	27,8	13,4	29,0	14,7	9,3	12,8	9,0	13,6
Toyota	29,0	14,0	26,8	13,6	11,0	15,2	9,6	14,5
Nissan	15,8	7,6	16,9	8,6	4,1	5,7	3,9	6,0
Mazda	10,0	4,8	10,7	5,4	3,9	5,3	2,9	4,5
Mitsubishi	3,5	1,7	2,7	1,3	1,1	1,6	1,0	1,4
Subaru	4,8	2,3	5,9	3,0	1,8	2,5	2,2	3,4
Hyundai	24,8	12,0	20,7	10,5	8,3	11,4	7,6	11,4
Volkswagen	16,1	7,7	12,9	6,5	6,4	8,8	4,6	7,0
Kia	12,6	6,1	11,2	5,7	4,5	6,2	3,9	5,9
BMW	7,2	3,5	6,4	3,2	2,5	3,5	2,1	3,2
Mercedes-Benz	7,1	3,4	8,0	4,1	1,9	2,6	2,2	3,4
Autres	5,5	2,7	6,5	3,3	2,1	2,9	2,0	3,0

\*Source : Ventes 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>2016</u>		<u>2017</u>		<u>2016</u>		<u>2017</u>	
	janv. à avr.		janv. à avr.		avr.		avr.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
<b>TOTAL</b>	<b>405,8</b>	<b>100,0</b>	<b>429,7</b>	<b>100,0</b>	<b>130,5</b>	<b>100,0</b>	<b>133,6</b>	<b>100,0</b>
Trois Grands	223,6	55,1	235,7	54,9	71,4	54,7	73,7	55,1
General Motors	59,0	14,5	70,6	16,4	18,9	14,5	22,8	17,1
Ford	78,3	19,3	82,4	19,2	25,2	19,3	26,7	19,9
Chrysler	86,3	21,3	82,7	19,3	27,3	20,9	24,2	18,1
Autres constructeurs intérieurs	12,5	3,1	13,5	3,1	3,4	2,6	3,9	2,9
Constructeurs japonais	113,2	27,9	121,4	28,2	36,3	27,8	36,3	27,2
Honda	26,1	6,4	30,3	7,0	8,6	6,6	9,3	7,0
Toyota	40,2	9,9	40,2	9,3	12,8	9,8	12,4	9,3
Nissan	26,4	6,5	29,3	6,8	8,0	6,1	7,4	5,5
Mazda	10,8	2,7	11,6	2,7	3,6	2,8	3,8	2,9
Mitsubishi	4,0	1,0	4,3	1,0	1,4	1,1	1,6	1,2
Subaru	9,7	2,4	10,1	2,3	3,2	2,5	3,3	2,5
Hyundai	17,6	4,3	18,0	4,2	6,3	4,8	7,0	5,3
Kia	9,1	2,2	9,8	2,3	3,2	2,5	3,3	2,5
Autres importations	29,8	7,4	31,3	7,3	9,9	7,6	9,4	7,0
<b>CAMIONS LÉGERS</b>	<b>396,1</b>	<b>97,6</b>	<b>426,4</b>	<b>99,2</b>	<b>127,8</b>	<b>97,9</b>	<b>131,0</b>	<b>98,0</b>

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

**VENTES D'AUTOMOBILES PAR PROVINCE**

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2016</u> janv. à mars	<u>2017</u> janv. à mars	<u>2016</u> mars	<u>2017</u> mars
<b>CANADA</b>	<b>134,3</b>	<b>131,3</b>	<b>61,7</b>	<b>61,2</b>
<b>PROVINCES DE L'ATLANTIQUE</b>	<b>9,4</b>	<b>7,9</b>	<b>4,6</b>	<b>3,8</b>
Terre-Neuve	1,7	1,6	0,8	0,8
Nouvelle-Écosse	4,2	3,3	2,1	1,6
Nouveau-Brunswick	3,0	2,5	1,4	1,1
Île-du-Prince-Édouard	0,5	0,5	0,3	0,3
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>93,0</b>	<b>92,6</b>	<b>43,8</b>	<b>44,2</b>
Québec	39,8	36,9	19,9	18,5
Ontario	53,2	55,7	23,9	25,7
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>31,9</b>	<b>30,8</b>	<b>13,3</b>	<b>13,2</b>
Manitoba	2,9	2,8	1,2	1,3
Saskatchewan	1,9	1,9	0,8	0,9
Alberta	10,7	10,4	4,5	4,4
Colombie-Britannique	16,4	15,7	6,8	6,6

Source : Statistique Canada.

**VENTES DE CAMIONS PAR PROVINCE\***

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2016</u> janv. à mars	<u>2017</u> janv. à mars	<u>2016</u> mars	<u>2017</u> mars
<b>CANADA</b>	<b>276,5</b>	<b>294,8</b>	<b>116,5</b>	<b>128,2</b>
<b>PROVINCES DE L'ATLANTIQUE</b>	<b>18,7</b>	<b>19,1</b>	<b>7,8</b>	<b>9,0</b>
Terre-Neuve	4,6	4,7	2,0	2,2
Nouvelle-Écosse	6,8	7,4	2,8	3,4
Nouveau-Brunswick	6,3	6,0	2,6	2,9
Île-du-Prince-Édouard	1,0	1,0	0,4	0,5
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>168,0</b>	<b>175,6</b>	<b>73,6</b>	<b>77,5</b>
Québec	55,5	55,2	25,1	25,6
Ontario	112,5	120,4	48,5	51,9
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>89,8</b>	<b>100,1</b>	<b>35,1</b>	<b>41,7</b>
Manitoba	9,2	10,2	3,7	4,2
Saskatchewan	9,1	11,0	3,5	4,8
Alberta	39,1	43,7	15,1	18,1
Colombie-Britannique	32,4	35,2	12,8	14,6

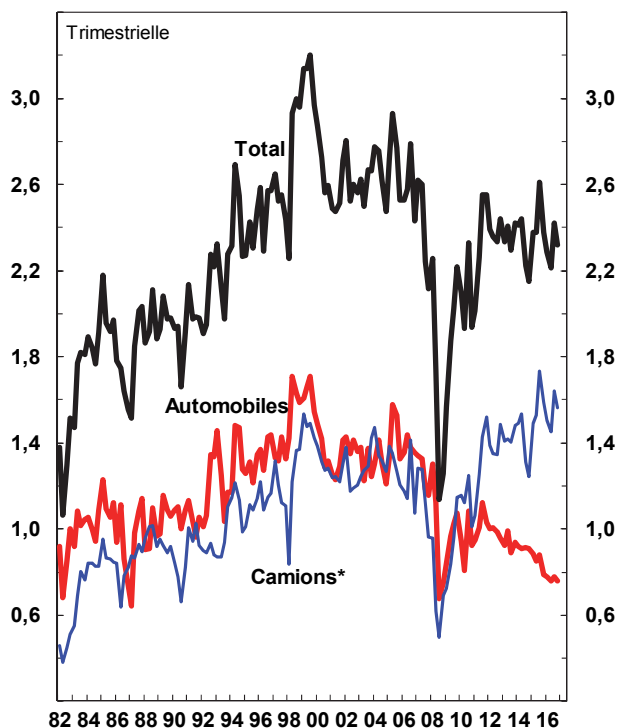
\*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Statistique Canada.

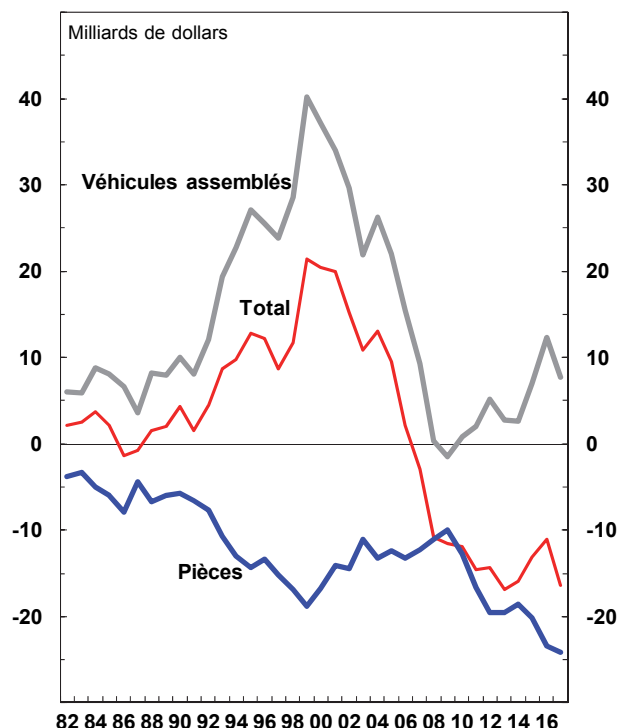
**PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES**

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
	janv. à avr.	janv. à avr.	avr.	avr.
<b>TOTAL</b>	<b>829,6</b>	<b>787,2</b>	<b>200,0</b>	<b>186,0</b>
<b>AUTOMOBILES</b>	<b>285,9</b>	<b>259,6</b>	<b>67,8</b>	<b>60,7</b>
Chrysler	83,5	73,3	20,6	17,6
GM	49,5	32,1	10,2	8,5
Honda	70,3	72,0	16,7	16,2
Toyota	82,6	82,2	20,3	18,4
<b>CAMIONS*</b>	<b>543,7</b>	<b>527,6</b>	<b>132,2</b>	<b>125,3</b>
Chrysler	108,1	102,9	18,8	26,1
Ford	94,3	86,7	24,8	20,3
GM	138,0	130,7	37,0	31,9
Honda	74,2	78,1	18,8	17,7
Toyota	124,2	124,4	31,4	28,2
Autres	4,9	4,8	1,4	1,1

\*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Ward's Automotive Reports.

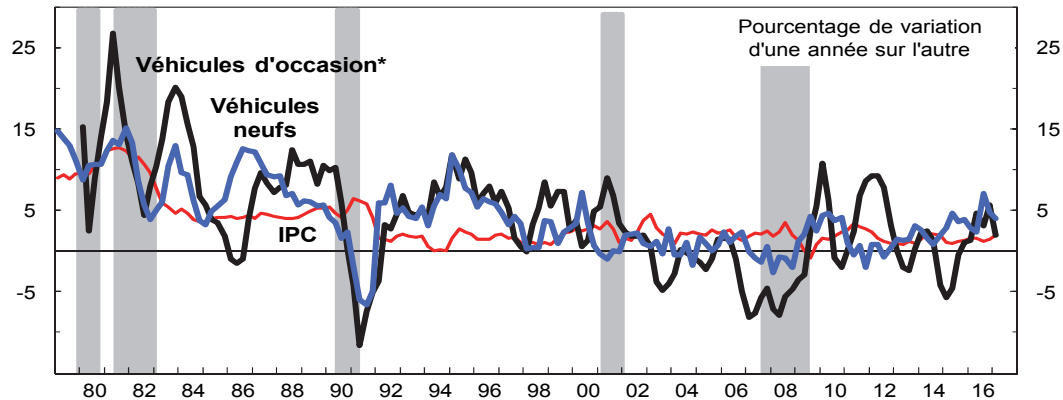
**Production canadiennes de véhicules automobiles**

 Millions d'unités, taux annuels désaisonnalisés.  
 \*Camions légers, intermédiaires et lourds.  
 Source : Ward's Automotive Reports.

**Balances Canada — monde du commerce des véhicules automobiles**


Les données pour 2017 sont celles de janvier-mars exprimées en taux annuel. Source : Statistique Canada.

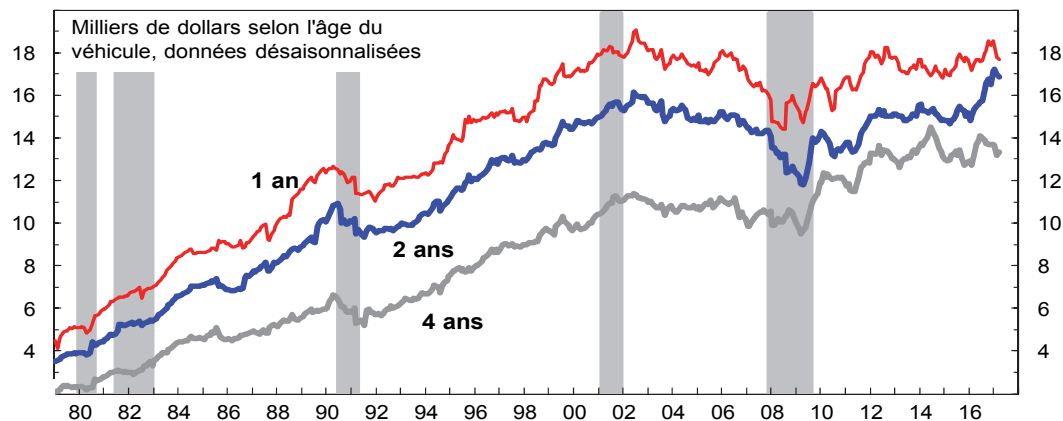
**Prix des voitures neuves et d'occasion**

**Indicateurs Scotia des prix des automobiles — Canada**



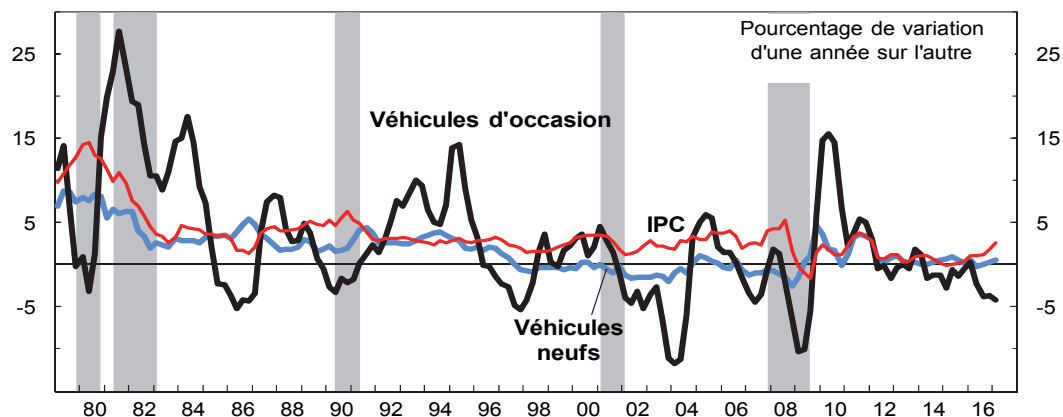
Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.  
Sources : Canadian Black Book, Statistique Canada.

**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 — États-Unis**



Indice des prix à la consommation pur les voitures neuves et d'occasion.  
Les zones en gris indiquent une période de récession. Source : Bureau of Labor Statistics des États-Unis.

**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'avoire des actionnaires (%)
Annuel	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	1142	1,43	5,04	3,51	2,44	14,66
	2009	1 392	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
	2016	2687	2,20	4,97	7,46	1,91	17,91
Trimestriel, taux annuels	2015T4	2988	2,65	4,98	7,57	1,84	20,63
	2016T1	2008	1,93	4,56	6,54	1,94	13,95
	2016T2	3228	2,43	5,40	8,74	1,92	21,79
	2016T3	2756	2,43	5,07	7,67	1,89	18,12
	2016T4	2756	2,65	4,82	6,88	1,88	17,68
	Moyenne (1989–2016)	929	1,28	6,03	3,30	2,33	12,05
Plancher (1989–2016)	-68	0,10	4,38	1,10	3,57	-1,20	

Définition des ratios :

Marge bénéficiaire avant impôt : revenu avant impôt/ventes

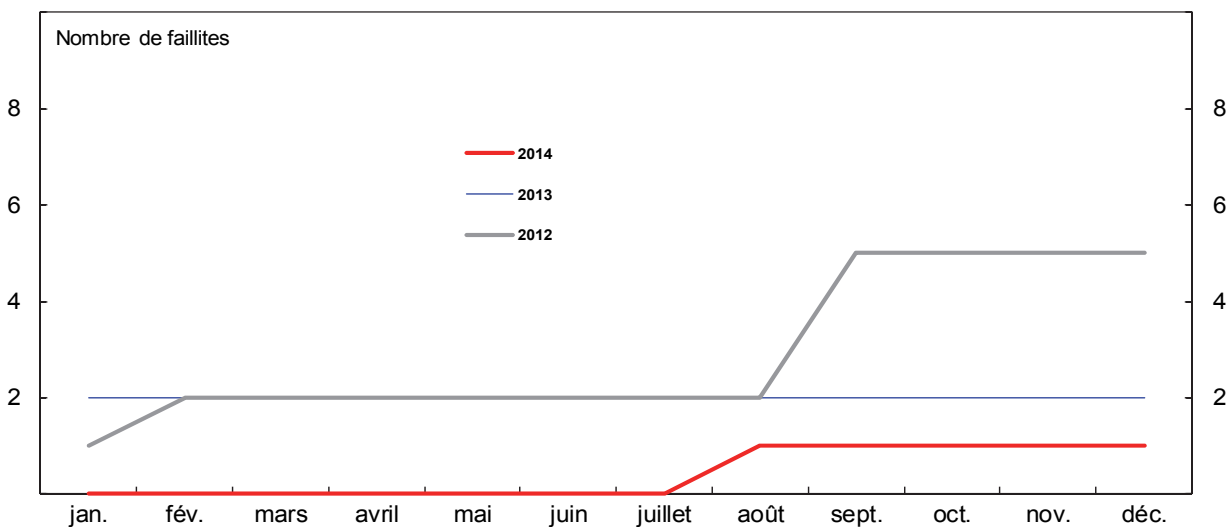
Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

Source : Statistique Canada.

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'avoire des actionnaires : revenu après impôt/total des capitaux propres

**Faillites des concessionnaires automobiles de détail**


Nouveaux concessionnaires seulement; total cumulatif pour l'année.

Source : Bureau du surintendant des faillites.



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.

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.