

Les ventes mondiales d'automobiles s'accroissent et enchaînent un huitième record annuel en 2017

- Les ventes ont remonté en juillet grâce à de meilleures perspectives pour la Chine.
- L'Amérique du Sud se relève d'une léthargie de trois ans.
- La progression se poursuit sur les marchés évolués; aux États-Unis, les volumes se replient temporairement.

Les ventes mondiales de voitures sont en bonne voie d'établir un huitième record annuel consécutif. Ce cycle haussier de l'industrie automobile — le plus long des dernières décennies — illustre la reprise généralisée de l'activité économique dans l'ensemble des régions pour l'année écoulée. En fait, l'économie mondiale ne s'est jamais aussi bien portée depuis plus de deux ans, ce qui donne un nouvel élan aux ventes mondiales, ralenties par l'élimination partielle d'une baisse de la taxe de vente en Chine à la fin de l'an dernier. En juillet, les ventes mondiales ont gagné 3 % en volume sur un an, après une piètre tenue au deuxième trimestre (graphique 1).

Ces ventes mondiales records tranchent avec les craintes d'un « zénith de l'automobile » qui se sont généralisées dans le clan des pessimistes et qui font régulièrement la une des médias. Même si l'industrie automobile est cyclique, les ventes mondiales de voitures ne baissent, traditionnellement, que lorsque l'économie tourne au ralenti, comme elle l'a fait en 2001, puis en 2008-2009. Hormis ces années, les ventes mondiales de voitures n'ont pas cessé de monter.

LES MARCHÉS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT MÈNENT L'ACCÉLÉRATION DES VENTES

Les marchés en voie de développement, qui mènent la progression des ventes grâce à des volumes (exception faite de la Chine) en hausse de 14 % sur un an en juillet, n'avaient pas fait aussi bonne figure depuis presque cinq ans. L'avance des ventes mondiales s'est ainsi considérablement généralisée, puisque ces marchés venaient de reculer pendant trois années de suite (graphique 2).

En Chine, la croissance économique plus forte qu'attendu contribue elle aussi considérablement à la récente accélération des ventes mondiales, d'autant plus qu'elle s'accompagne d'un raffermissement des prix des voitures et d'un retour à la normale des stocks. Cette conjoncture nous a amenés à relever, pour la Chine, nos prévisions de ventes de 2017 à un gain annuel de 3 %, au lieu de la légère baisse que nous avions prévue à l'origine. Les ventes de voitures neuves en Chine devraient désormais dépasser les 24 millions d'exemplaires et représenter 30 % du volume mondial, contre 25 % il y a à peine trois ans (tableau de la page 2).

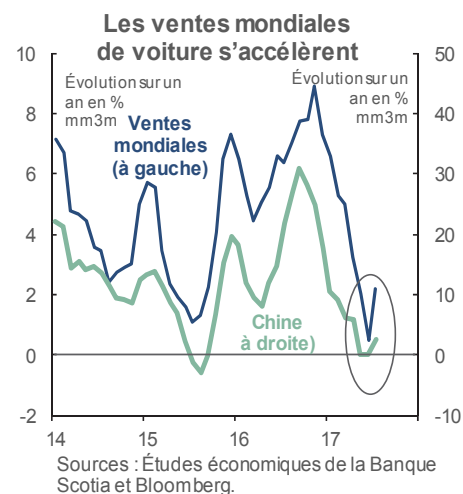
LA BAISSÉ DU VOLUME DES VOITURES DE LOCATION PÈSE SUR LES VENTES AUX ÉTATS-UNIS; OR, LES AUTRES ÉCONOMIES DÉVELOPPÉES PRENNENT DE LA VITESSE

Cette année, malgré les achats mondiaux records, un délestage temporaire du parc de l'industrie des voitures de location aux États-Unis a fait baisser de 8 % le volume du parc locatif dans ce pays et viendra réduire l'ensemble des achats aux États-Unis pour la première fois depuis 2009. Or, grâce à l'assainissement des bilans des consommateurs et au vieillissement du parc de véhicules, les achats des ménages sont restés résilients en volume, ce qui maintient l'ensemble des ventes aux États-Unis à plus de 17 millions d'exemplaires pour la deuxième année consécutive et ce qui devrait faire monter les ventes en 2018. Comme nous l'avons signalé dans nos précédentes éditions, l'idée qu'on se fait généralement de la hausse des taux de défaillance sur les prêts à risque n'a guère d'incidence sur la demande de véhicules neufs aux États-Unis. En fait, dans l'ensemble, les taux de

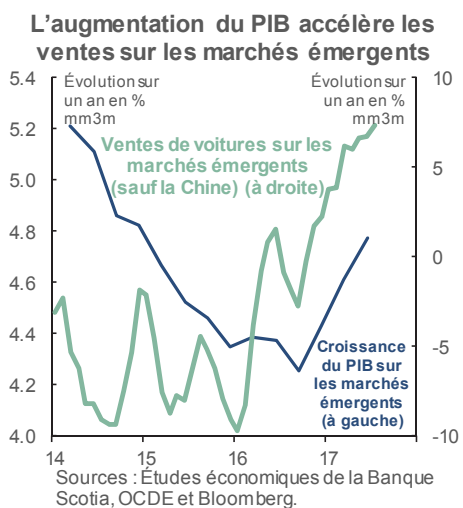
RENSEIGNEMENTS

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

Graphique : 1



Graphique : 2



prêts hypothécaires en souffrance des ménages aux États-Unis ont récemment baissé pour s'établir à leur plus creux depuis dix ans. Dans le même temps, les prix des véhicules neufs culminent à des sommets et la qualité du crédit automobile s'est améliorée de concert avec la baisse des prêts automobiles prêts à risque.

Au **Canada** et au **Mexique**, la croissance économique plus forte qu'attendu et la vigueur des marchés du travail font culminer les achats à des sommets sans précédent. La croissance de l'emploi, qui a plus que doublé au Canada dans la dernière année pour atteindre près de 2 % sur un an, ce qui ne s'est pas vu depuis dix ans, dynamise les revenus et le pouvoir d'achat des ménages. Dans le même temps au Mexique, le marché du travail, encore plus solide, a progressé de plus de 4 % sur un an, ce qui a permis aux ventes d'établir un quatrième record annuel consécutif (tableau ci-après).

Les ventes de voitures continuent également de croître sur tout le continent européen, grâce à l'accélération de la croissance économique, qui n'a pas été aussi forte depuis dix ans. Cette amélioration des ventes est généralisée : cette année, les volumes sont en bonne voie d'atteindre de nouveaux sommets dans plusieurs pays de l'UE, surtout ceux qui sont membres de l'Union en Europe centrale et en Europe de l'Est, exception faite du Royaume-Uni, puisque les achats de voitures des particuliers ont baissé de 5 % sur un an en juillet, à cause du ralentissement de la croissance économique, de la détérioration tendancielle des revenus et de l'effondrement de la confiance des consommateurs. L'économie du Royaume-Uni avait pourtant d'abord résisté au choc de la décision de sortir de l'UE; or, la torpeur de la livre sterling et la timidité de la croissance des salaires pèsent aujourd'hui sur le pouvoir d'achat des ménages.

L'AMÉRIQUE DU SUD PREND LA TÊTE

En Amérique du Sud, les ventes de voitures, qui ont gagné 12 % cette année, ont inscrit leur meilleur gain depuis le début de la reprise économique mondiale. Cette amélioration marque la fin du repli économique au Brésil, dont le marché représente normalement près de 60 % de l'ensemble du volume des ventes en Amérique du Sud. Or, les ventes reprennent dans la plupart des autres pays, grâce à la hausse des prix des produits de base et à la reprise de l'activité économique. **L'Amérique du Sud est le continent le plus pénalisé par les cycles des produits de base : ces produits et l'activité manufacturière dans le domaine des ressources représentent près de 70 % de ses exportations, soit le double de la moyenne mondiale.** Hormis le Brésil, c'est en Argentine et au Chili que les ventes ont le plus fortement progressé. Toutefois, en Colombie, une récente hausse de la taxe de vente sur les véhicules neufs et la volatilité des cours mondiaux du pétrole tiennent les achats en laisse.

LES GAINS DES VENTES SE GÉNÉRALISENT PARTOUT EN ASIE

Bien que la Chine ait été le principal moteur de l'évolution du volume des ventes en Asie ces dernières années, les achats ont également pris de la vitesse dans la plupart des autres pays en 2017, de concert avec la reprise de l'activité économique, et se chiffreront à plus de 13 millions d'exemplaires cette année (tableau ci-après). En particulier, la croissance des exportations en Asie (sauf la Chine) progresse à un rythme dans les deux chiffres sur un an, après avoir baissé pendant deux années consécutives. La croissance de l'emploi s'est également accélérée dans l'ensemble de la région, puisque dans toute l'Asie, l'activité économique évolue désormais à un rythme supérieur à 5,5 % sur un an, soit deux points de pourcentage de plus que la moyenne mondiale.

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>
TOTAL	39,20	53,74	71,18	72,61	77,29	79,42
Amérique du Nord*	16,36	17,74	19,42	20,64	21,05	20,75
Canada	1,27	1,61	1,85	1,90	1,95	2,00
États-Unis	14,55	15,15	16,44	17,39	17,50	17,10
Mexique	0,54	0,98	1,13	1,35	1,60	1,65
Europe de l'Ouest	13,11	13,79	12,11	13,20	13,97	14,39
Allemagne	3,57	3,25	3,04	3,21	3,35	3,47
Europe orientale	1,18	3,03	3,81	3,15	3,14	3,36
Russie	0,78	1,83	2,49	1,60	1,43	1,53
Asie	6,91	16,08	31,69	32,29	36,06	37,58
Chine**	0,43	6,52	18,37	20,01	23,57	24,28
Inde	0,31	1,18	1,87	2,06	2,09	2,23
Amérique du Sud	1,64	3,10	4,15	3,33	3,07	3,34
Brésil	0,94	1,90	2,50	1,82	1,39	1,46

*Comprend les camions légers. **Inclut les véhicules utilitaires multisegment depuis 2005. Sources : Études économiques de la Banque Scotia, 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-juin **	Annuel p
(Milliers d'unités, taux annuel)						
CANADA	1 398	1 643	1 898	1 949	2 044	2 000
Automobiles	797	783	714	662	657	650
Production intérieure	583	491	476	438	473	465
Importations	214	292	238	224	184	185
Camions légers	601	860	1 184	1 287	1 387	1 350
(Millions d'unités, taux annuel)						
ÉTATS-UNIS	15,5	14,1	17,4	17,5	16,9	17,1
Automobiles	8,3	6,9	7,5	6,9	6,1	6,1
Camions légers	7,2	7,2	9,9	10,6	10,8	11,0
(Millions d'unités, taux annuel)						
NORD-AMÉRICAIN						
PRODUCTION*	15,58	14,25	17,95	18,17	17,65	17,80
CANADA	2,50	2,24	2,28	2,37	2,33	2,34
ÉTATS-UNIS	11,67	9,53	12,10	12,20	11,35	11,56
MEXIQUE	1,41	2,48	3,57	3,60	3,97	3,90

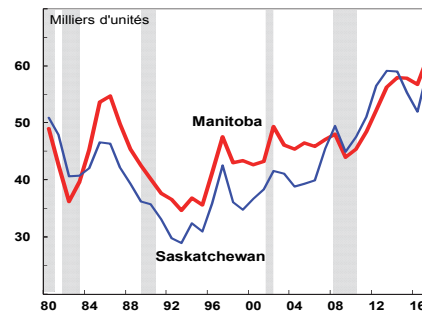
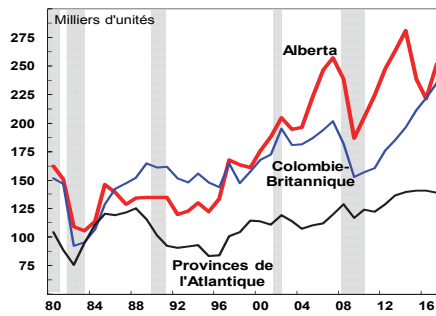
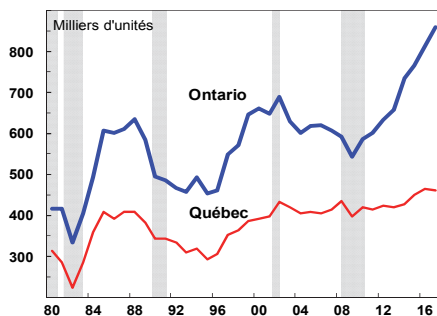
*Comprend les camions légers, intermédiaires et lourds. **Les ventes au Canada sont des estimations de la Banque Scotia.
 Sources : Ward's Automotive Reports, Statistique Canada.

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-juin**	Annuel p
CANADA	1 446	1 643	1 898	1 949	2 044	2 000
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	102	123	140	140	139	135
PROVINCES DU CENTRE	936	1 017	1 205	1 265	1 307	1 278
Québec	366	411	444	458	457	456
Ontario	570	606	761	807	850	822
PROVINCES DE L'OUEST	408	503	553	544	598	587
Manitoba	42	48	56	55	59	59
Saskatchewan	36	49	54	51	59	59
Alberta	166	231	236	220	248	245
Colombie-Britannique	164	175	207	218	232	224

*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 juill.		janv. à juill.		juill.		juill.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	405,5	100,0	396,7	100,0	59,0	100,0	58,1	100,0
Trois Grands	84,1	20,7	79,9	20,1	12,6	21,4	9,7	16,7
General Motors	39,6	9,8	40,2	10,1	5,4	9,2	5,3	9,2
Ford	30,2	7,4	25,3	6,4	5,8	9,8	3,8	6,5
Chrysler	14,3	3,5	14,4	3,6	1,4	2,4	0,6	1,0
Constructeurs japonais	177,5	43,8	179,4	45,2	23,7	40,1	25,9	44,5
Honda	55,5	13,7	58,7	14,8	7,7	13,1	9,0	15,5
Toyota	56,3	13,9	53,8	13,6	7,1	12,1	7,5	12,9
Nissan	31,0	7,7	29,6	7,5	4,2	7,0	3,6	6,2
Mazda	19,4	4,8	21,0	5,3	2,7	4,6	3,3	5,7
Mitsubishi	6,2	1,5	5,1	1,3	0,7	1,1	0,8	1,4
Subaru	9,1	2,2	11,2	2,8	1,3	2,2	1,7	2,9
Hyundai	51,4	12,7	43,9	11,1	9,0	15,2	6,9	11,8
Volkswagen	29,9	7,4	29,1	7,3	4,7	7,9	6,1	10,5
Kia	24,1	5,9	22,6	5,7	3,3	5,7	3,5	6,1
BMW	13,7	3,4	13,0	3,3	1,9	3,2	1,9	3,3
Mercedes-Benz	13,3	3,3	14,1	3,6	2,0	3,4	1,8	3,1
Autres	11,5	2,8	14,7	3,7	1,8	3,1	2,3	4,0

*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>2016</u>		<u>2017</u>		<u>2016</u>		<u>2017</u>	
	janv. à juill.		janv. à juill.		juill.		juill.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	774,5	100,0	841,1	100,0	115,3	100,0	126,1	100,0
Trois Grands	426,0	55,0	459,4	54,6	63,1	54,7	67,2	53,3
General Motors	111,9	14,4	136,1	16,2	15,8	13,7	20,5	16,3
Ford	149,5	19,3	162,7	19,3	24,0	20,8	23,9	18,9
Chrysler	164,6	21,3	160,6	19,1	23,3	20,2	22,8	18,1
Autres constructeurs intérieurs	21,7	2,8	25,2	3,0	2,0	1,7	3,4	2,7
Constructeurs japonais	216,1	27,9	238,8	28,4	33,7	29,3	36,3	28,8
Honda	50,9	6,6	59,4	7,1	9,1	7,9	9,6	7,6
Toyota	75,4	9,7	79,5	9,4	11,1	9,7	11,5	9,1
Nissan	50,0	6,5	58,2	6,9	7,4	6,4	9,2	7,3
Mazda	20,8	2,7	22,1	2,6	3,2	2,7	3,3	2,6
Mitsubishi	6,9	0,9	8,2	1,0	1,0	0,8	1,3	1,0
Subaru	19,0	2,5	19,6	2,3	2,9	2,5	2,8	2,2
Hyundai	35,8	4,6	35,6	4,2	5,6	4,9	5,6	4,4
Kia	18,7	2,4	21,7	2,6	3,2	2,8	4,0	3,2
Autres importations	56,2	7,3	60,4	7,2	7,7	6,6	9,6	7,6
CAMIONS LÉGERS	757,5	97,8	823,4	97,9	114,3	99,1	123,7	98,1

*Source : Ventés 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 juin	<u>2017</u> janv. à juin	<u>2016</u> juin	<u>2017</u> juin
CANADA	346,3	338,9	66,4	66,5
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	26,2	24,1	5,3	5,1
Terre-Neuve	5,5	4,9	1,2	1,1
Nouvelle-Écosse	10,9	10,7	2,0	2,2
Nouveau-Brunswick	8,1	7,0	1,7	1,5
Île-du-Prince-Édouard	1,7	1,5	0,4	0,3
PROVINCES DU CENTRE	243,4	239,9	46,6	46,6
Québec	104,8	97,0	19,1	18,6
Ontario	138,6	142,9	27,5	28,0
PROVINCES DE L'OUEST	76,7	74,9	14,5	14,8
Manitoba	7,4	7,2	1,4	1,4
Saskatchewan	4,8	4,6	1,0	0,9
Alberta	25,4	25,2	4,8	4,8
Colombie-Britannique	39,1	37,9	7,3	7,7

Source : Statistique Canada.

VENTES DE CAMIONS PAR PROVINCE*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2016</u> janv. à juin	<u>2017</u> janv. à juin	<u>2016</u> juin	<u>2017</u> juin
CANADA	660,4	715,0	127,4	140,5
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	48,5	50,0	10,3	10,5
Terre-Neuve	12,5	12,4	2,8	2,6
Nouvelle-Écosse	17,2	19,3	3,4	4,1
Nouveau-Brunswick	16,1	15,6	3,6	3,2
Île-du-Prince-Édouard	2,7	2,7	0,5	0,6
PROVINCES DU CENTRE	410,2	434,4	78,4	85,3
Québec	133,3	139,4	24,4	27,1
Ontario	276,9	295,0	54,0	58,2
PROVINCES DE L'OUEST	201,7	230,6	38,7	44,7
Manitoba	20,9	23,5	4,1	4,4
Saskatchewan	20,7	23,7	4,4	4,6
Alberta	86,8	101,0	16,4	19,4
Colombie-Britannique	73,3	82,4	13,8	16,3

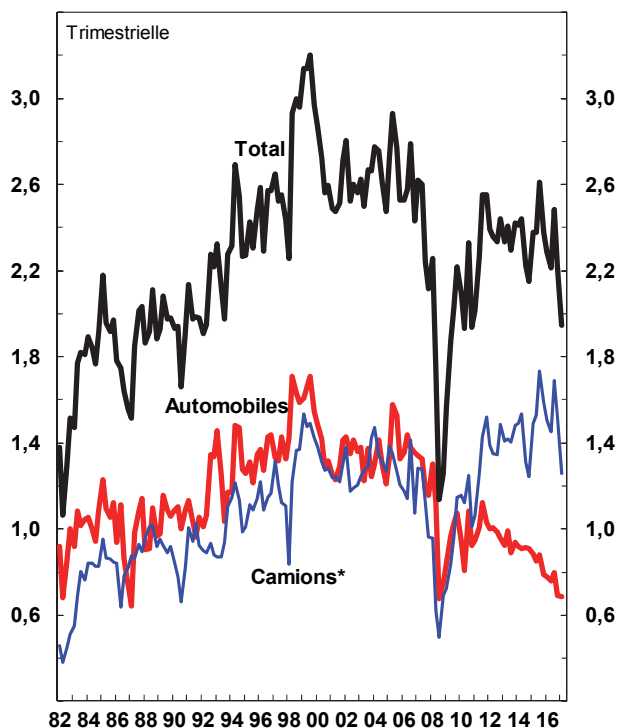
*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Statistique Canada.

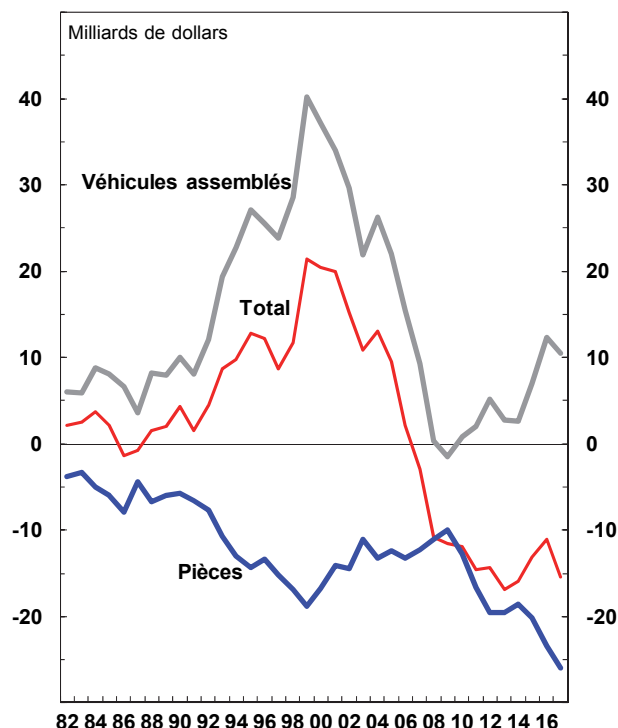
PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2016</u> janv. À juill.	<u>2017</u> janv. à juill.	<u>2016</u> juill.	<u>2017</u> juill.
TOTAL	1 380,1	1 331,1	134,3	113,0
AUTOMOBILES	466,4	429,8	41,3	33,8
Chrysler	137,6	124,0	10,3	9,3
GM	69,7	51,2	4,7	0,4
Honda	119,1	122,3	11,6	13,0
Toyota	140,0	132,3	14,7	11,1
CAMIONS*	913,7	901,3	93,0	79,2
Chrysler	183,9	178,0	22,7	15,3
Ford	161,7	150,0	16,6	12,2
GM	226,2	220,2	18,1	14,6
Honda	123,5	131,3	12,2	13,7
Toyota	209,6	211,6	22,0	22,1
Autres	8,8	10,2	1,4	1,3

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

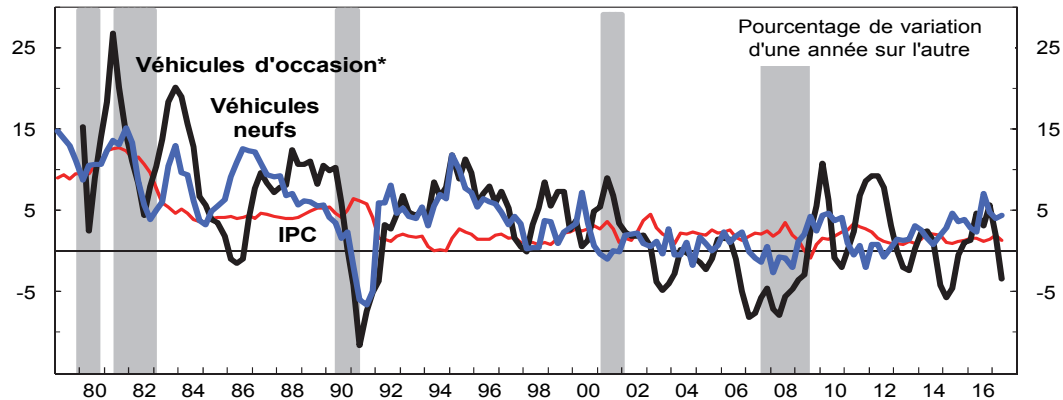
Production canadiennes de véhicules automobiles

 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-juin exprimées en taux annuel. Source : Statistique Canada.

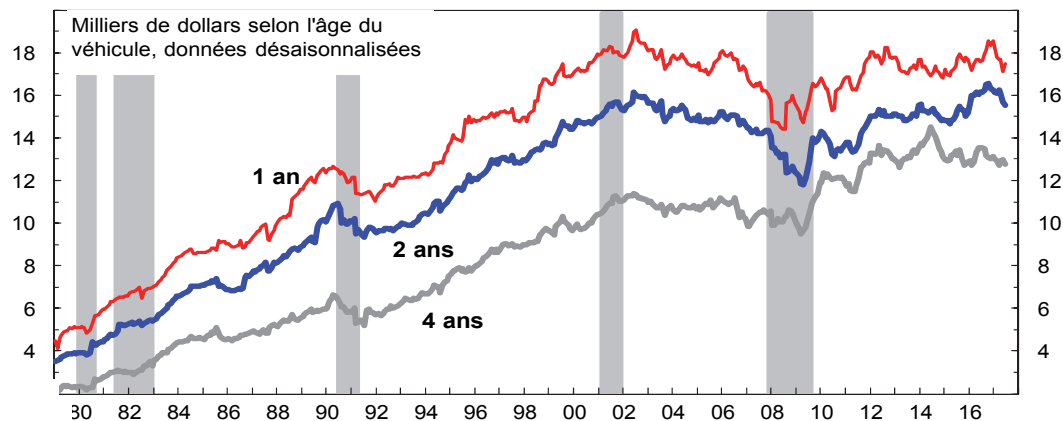
Prix des voitures neuves et d'occasion

Indicateurs Scotia des prix des automobiles — Canada



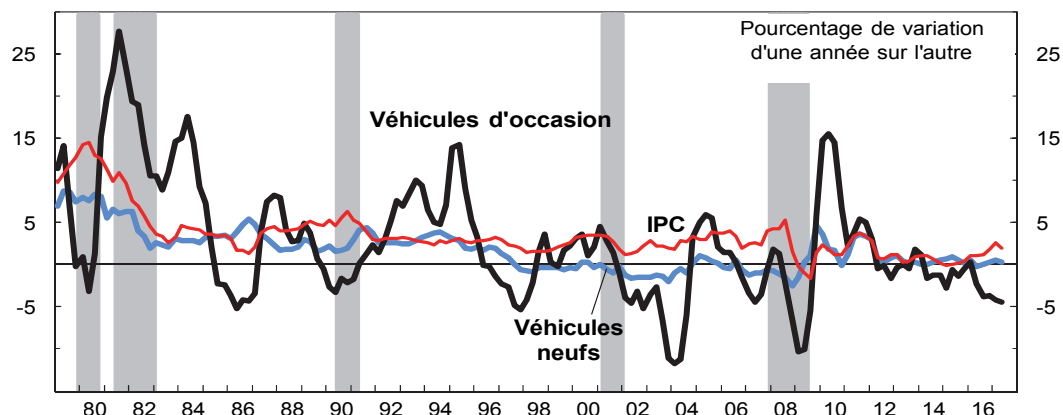
Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.
Sources : Canadian Black Book, Statistique Canada.

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'avoir 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	2714	2,60	5,09	7,41	1,90	21,03
	2015	2929	2,63	5,16	7,54	1,93	21,31
	2016	2963	2,40	5,03	7,70	1,96	20,02
Trimestriel, taux annuels	2016T2	3592	2,43	5,49	8,98	1,97	24,56
	2016T3	3116	2,43	5,17	8,05	1,94	20,71
	2016T4	2852	2,65	4,84	6,99	1,94	18,62
	2017T1	2180	2,65	4,32	6,18	2,08	14,27
	2017T2	3728	2,43	5,18	8,52	2,07	23,88
	Moyenne (1989–2016)	930	1,32	6,04	3,38	2,34	12,09
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

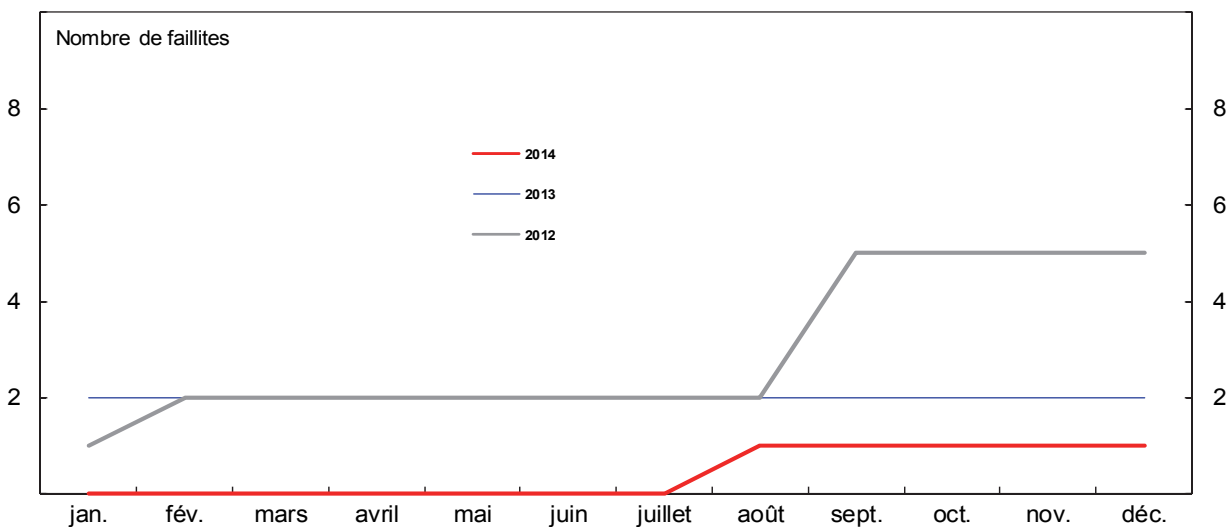
Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

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'avoir 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.

^{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.