

## La production automobile nord-américaine commence à se redresser

- Les gains des ventes mondiales s'essouffent alors que les achats reculent temporairement en Asie.
- Aux États-Unis, les stocks diminuent sous le niveau de l'année précédente, ce qui présage un rebond de la production.
- De nouveaux modèles et une production accrue de camions lourds stimuleront l'activité industrielle.

### LES VENTES MONDIALES DE VÉHICULES NEUFS RALENTISSENT

La croissance des ventes mondiales de voiture s'est modérée temporairement en octobre par rapport au rythme rapide de l'été. En octobre, les volumes mondiaux ont augmenté seulement de 2 % sur un an, soit le plus faible gain en quatre mois. La majeure partie du ralentissement reflète un recul temporaire de 0,2 % sur un an en Asie, qui devrait être compensé au cours des prochains mois, car la plupart des indicateurs macroéconomiques continuent de se redresser dans la région. Le fléchissement était concentré en Corée du Sud et reflète une distorsion due à la tenue du festival traditionnel du milieu de l'automne au début d'octobre cette année, alors qu'il avait eu lieu en septembre en 2016. De ce fait, les ventes de voitures en Corée du Sud ont baissé de 11 % par rapport à l'année précédente, mais les achats combinés de septembre et d'octobre affichent une progression de 3,5 % sur un an.

Les ventes continuent de se redresser en Europe de l'Ouest, avec une hausse de 4,6 % sur un an en octobre, grâce à l'amélioration de la croissance économique. L'économie de la zone euro a progressé de 2,5 % sur un an au troisième trimestre, soit la meilleure performance de la dernière décennie et un récent sondage indique une accélération de l'embauche le mois dernier, à un rythme le plus rapide des 17 dernières années. Cinq pays ont affiché des ventes à deux chiffres en octobre, par rapport à une moyenne de quatre pays par mois depuis avril. Les achats ont aussi continué à progresser en Europe de l'Est et en Amérique du Sud, avec une progression respective en octobre de 17 % et 32 % sur un an. En fait, le gain en Amérique du Sud constitue la plus forte hausse en un an depuis avril 2013, alors que la croissance économique de la région dépassait 4 % sur un an.

Les données plus récentes pour novembre indiquent un certain essouffement en Amérique du Nord par rapport au sommet record des derniers mois. Au Canada, les achats ont diminué sur un an pour la première fois depuis avril, ce qui a mis fin à six records mensuels consécutifs. Toutefois, les ventes de novembre se sont maintenues à deux millions d'unités en chiffres annualisés pour le neuvième mois consécutif. Les ventes de camions légers sont demeurées solides alors que presque tous les constructeurs automobiles ont déclaré une progression de leurs ventes par rapport à l'an dernier.

Les ventes de voitures et de camions légers aux États-Unis sont restées supérieures aux attentes en novembre, mais ont ralenti par rapport au rythme record des deux mois précédents. Les bons résultats depuis septembre font en sorte que les achats de l'année 2017 au complet dépasseront 17 millions d'unités pour la troisième année consécutive. Nous nous attendons à ce que cette tendance se poursuive en 2018, grâce à la vigueur de l'économie et à la demande soutenue de véhicules de remplacement.

### DE NOUVEAUX MODÈLES ET LES CAMIONS LOURDS STIMULENT LA PRODUCTION NORD-AMÉRICAINNE

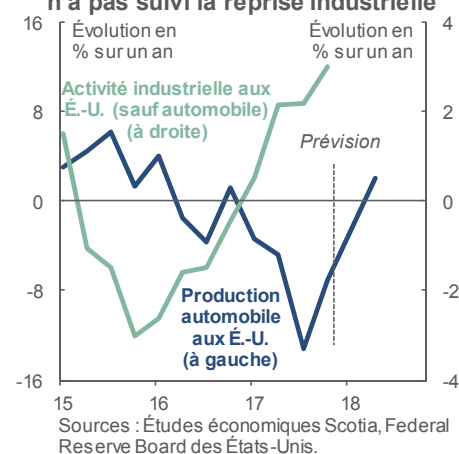
Les ventes de véhicules automobiles plus fortes que prévu aux États-Unis au cours des derniers mois ont réduit les stocks des concessionnaires, ce qui laisse prévoir un rebond de la production automobile aux É.-U. par rapport au marasme de l'été. Les gains de production seront plus généralisés en Amérique du Nord en 2018, grâce à l'introduction de nouveaux modèles et d'une reprise de la production de camions lourds suite au récent bond des nouvelles commandes.

### RENSEIGNEMENTS

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

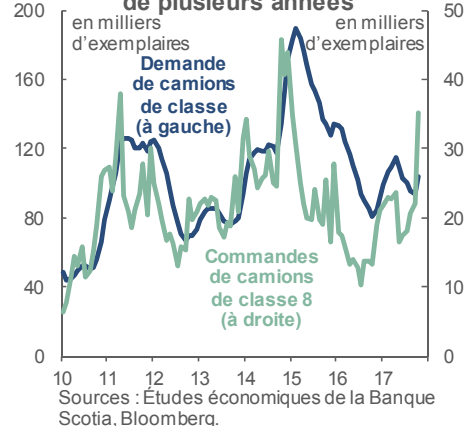
Graphique : 1

#### La production automobile aux É.-U. n'a pas suivi la reprise industrielle



Graphique : 2

#### La demande de camions lourds en Amérique du Nord est à un sommet de plusieurs années



Les industries automobiles américaine et canadienne n'ont pas participé à la reprise industrielle généralisée qui a eu lieu dans les marchés développés et en développement au cours de l'année écoulée (graphique 1). Bien que l'activité industrielle globale aux É.-U. ait progressé de 1,7 % sur un an durant les dix premiers mois de 2017, soit la meilleure performance depuis 2014, la production automobile américaine a fléchi de 8 % sur un an entre janvier et octobre et elle devrait afficher son premier recul annuel depuis la récession économique mondiale de 2008-2009. Un recul semblable se produit au Canada, en raison de la fermeture d'une chaîne de montage à Oshawa (Ontario) et d'une grève prolongée dans une autre usine.

Toutefois, la progression des ventes aux É.-U. depuis septembre a atteint le plus haut niveau depuis 2005, ce qui a fait diminuer les stocks par rapport au niveau de l'an dernier, pour la première fois depuis deux ans, et qui devrait entraîner une hausse de la production. En fait, le tout dernier calendrier de production de l'industrie automobile prévoit que la production de véhicules automobiles aux É.-U. devrait atteindre 11,2 millions d'unités en chiffres annualisés pour les derniers mois de 2017, une hausse par rapport au chiffre de 10,5 millions d'unités pour la période de juillet à septembre. **Nous estimons que ce rebond ajoutera 0,6 point de pourcentage annualisé à la croissance du PIB des É.-U. pour les derniers mois de 2017, soit la plus forte contribution du secteur de l'automobile depuis la fin de 2013.**

La production automobile devrait progresser davantage l'an prochain, grâce à l'introduction de nouveaux modèles de Volkswagen/Audi, Kia et Subaru, qui seront produits en Amérique du Nord. Nous estimons que ces nouveaux modèles ajouteront plus de 220 000 unités à la production nord-américaine de véhicules l'an prochain, ce qui comptera pour plus de la moitié de la hausse prévue de la production automobile sur le continent en 2018.

Toutefois, les camions lourds constitueront le pourcentage le plus élevé de la hausse de production de véhicules en Amérique du Nord, car l'activité économique plus forte aux É.-U., la croissance de la circulation, ainsi qu'un optimisme accru des entreprises et des consommateurs ont créé récemment une hausse des commandes de camions lourds. Jusqu'ici cette année, les commandes de camions lourds ont bondi de 72 % sur un an en Amérique du Nord, soit presque quatre fois la hausse de production de camions lourds (graphique 2). Pour répondre à cette toute récente hausse de la demande, les constructeurs de camions lourds prévoient augmenter la production de 50 % sur un an au cours des derniers mois de 2017. Un gain supplémentaire de production de 15 % à 20 % devrait avoir lieu en 2018, ce qui porterait la production annuelle de 2018 de camions lourds à son plus haut niveau en trois ans.

#### LA PRODUCTION CONNAÎT UN REBOND HORS DE L'AMÉRIQUE DU NORD

La production de véhicules augmente aussi à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Par exemple, les nouvelles commandes pour des véhicules fabriqués en Allemagne et en Espagne ont augmenté de plus de 6 % sur un an depuis les 12 derniers mois écoulés jusqu'en septembre, mais la production a jusqu'ici été plus faible cette année, ce qui présage une hausse de fabrication en 2018. Entre temps, une demande plus forte et un creux historique des stocks en Chine laissent entrevoir une production plus élevée en Asie. Cependant, c'est l'Amérique du Sud qui entraîne la reprise de la production de véhicules et cette région continuera d'afficher la croissance la plus rapide de la fabrication en 2018. La production de véhicules dans cette région a augmenté de plus de 20 % cette année et une hausse additionnelle à deux chiffres est probable en 2018, car la demande continue de se redresser après le recul de la période 2014-2016.

#### 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>79,56</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>20,73</b>
Canada	1,27	1,61	1,85	1,90	1,95	2,03
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	1,60
<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>14,39</b>
Allemagne	3,57	3,25	3,04	3,21	3,35	3,47
<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>3,39</b>
Russie	0,78	1,83	2,49	1,60	1,43	1,55
<b>Asie</b>	<b>6,91</b>	<b>16,08</b>	<b>31,69</b>	<b>32,29</b>	<b>36,06</b>	<b>37,58</b>
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
<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>3,47</b>
Brésil	0,94	1,90	2,50	1,82	1,39	1,53

\*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>	<u>2006–2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	
	Moyenne				janv-oct **	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>2 043</b>	<b>2 030</b>
Automobiles	797	783	714	662	651	650
Production intérieure	583	491	476	438	454	455
Importations	214	292	238	224	197	195
Camions légers	601	860	1 184	1 287	1 392	1 380
(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>17,1</b>
Automobiles	8,3	6,9	7,5	6,9	6,1	6,1
Camions légers	7,2	7,2	9,9	10,6	11,0	11,0
(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>17,41</b>	<b>17,51</b>
CANADA	2,50	2,24	2,28	2,37	2,18	2,18
ÉTATS-UNIS	11,67	9,53	12,10	12,20	11,20	11,23
MEXIQUE	1,41	2,48	3,57	3,60	4,03	4,10

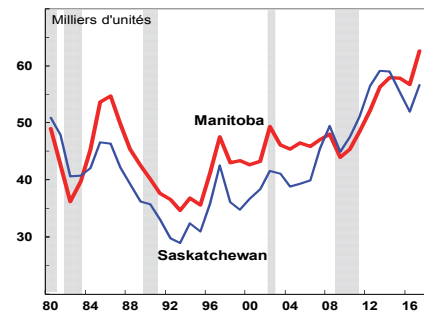
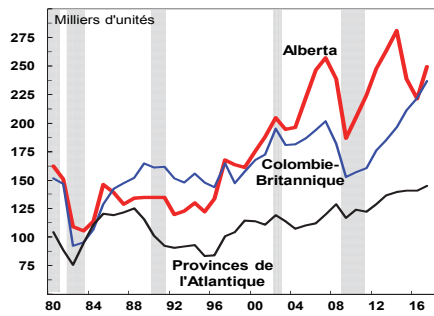
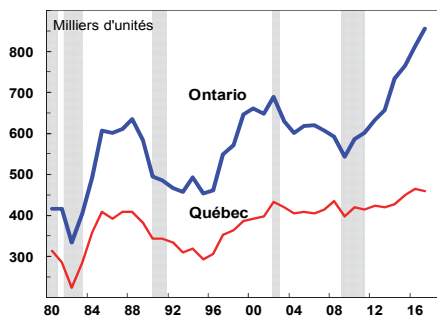
\*Comprend les camions légers, intermédiaires et lourds. \*\*Les ventes au Canada sont des estimations de la Banque Scotia.  
 Sources : Ward's Automotive Reports, Statistique Canada.

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

(Milliers d'unités, taux annuel)

	<u>1994–2005</u>	<u>2006–2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	
	Moyenne				janv-oct**	Annuel p
<b>CANADA</b>	<b>1 446</b>	<b>1 643</b>	<b>1 898</b>	<b>1 949</b>	<b>2 043</b>	<b>2 030</b>
<b>PROVINCES DE L'ATLANTIQUE</b>	<b>102</b>	<b>123</b>	<b>140</b>	<b>140</b>	<b>145</b>	<b>142</b>
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>936</b>	<b>1 017</b>	<b>1 205</b>	<b>1 265</b>	<b>1 299</b>	<b>1 295</b>
Québec	366	411	444	458	455	450
Ontario	570	606	761	807	844	845
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>408</b>	<b>503</b>	<b>553</b>	<b>544</b>	<b>599</b>	<b>593</b>
Manitoba	42	48	56	55	60	60
Saskatchewan	36	49	54	51	56	55
Alberta	166	231	236	220	248	248
Colombie-Britannique	164	175	207	218	235	230

\*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 nov.		janv. à nov.		nov.		nov.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
<b>TOTAL</b>	<b>624,2</b>	<b>100,0</b>	<b>608,1</b>	<b>100,0</b>	<b>48,9</b>	<b>100,0</b>	<b>43,7</b>	<b>100,0</b>
Trois Grands	128,6	20,6	116,3	19,1	10,5	21,3	7,2	16,6
General Motors	64,8	10,4	63,4	10,4	5,8	11,8	4,7	10,8
Ford	44,3	7,1	36,0	5,9	3,4	6,9	2,1	4,9
Chrysler	19,5	3,1	16,9	2,8	1,3	2,6	0,4	0,9
Constructeurs japonais	271,8	43,5	274,4	45,1	21,1	43,1	19,5	44,6
Honda	88,1	14,1	90,5	14,9	7,2	14,8	6,1	13,9
Toyota	84,6	13,6	83,9	13,8	6,2	12,7	6,1	13,9
Nissan	45,4	7,3	43,0	7,1	3,2	6,5	2,9	6,7
Mazda	30,2	4,8	31,8	5,2	2,6	5,3	2,4	5,4
Mitsubishi	9,1	1,5	7,9	1,3	0,7	1,5	0,7	1,5
Subaru	14,5	2,3	17,4	2,9	1,1	2,2	1,4	3,1
Hyundai	79,0	12,7	67,3	11,1	5,7	11,6	4,7	10,6
Volkswagen	45,4	7,3	46,8	7,7	3,4	6,9	3,5	8,0
Kia	37,7	6,0	38,1	6,3	2,9	6,0	3,2	7,3
BMW	22,4	3,6	20,9	3,4	2,0	4,1	1,9	4,4
Mercedes-Benz	21,4	3,4	21,7	3,6	2,0	4,2	1,8	4,2
Autres	17,9	2,9	22,6	3,7	1,3	2,8	1,9	4,3

\*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>2016</u>		<u>2017</u>		<u>2016</u>		<u>2017</u>	
	janv. à nov.		janv. à nov.		nov.		nov.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
<b>TOTAL</b>	<b>1226,7</b>	<b>100,0</b>	<b>1334,2</b>	<b>100,0</b>	<b>114,2</b>	<b>100,0</b>	<b>117,5</b>	<b>100,0</b>
Trois Grands	665,9	54,3	707,2	53,0	63,3	55,5	59,3	50,5
General Motors	184,4	15,1	219,7	16,5	22,8	20,0	18,9	16,1
Ford	240,5	19,6	255,1	19,1	21,1	18,5	21,7	18,5
Chrysler	241,0	19,6	232,4	17,4	19,4	17,0	18,7	15,9
Autres constructeurs intérieurs	35,5	2,9	40,2	3,0	3,4	3,0	3,4	2,9
Constructeurs japonais	352,1	28,7	390,3	29,3	32,0	28,0	35,7	30,4
Honda	86,1	7,0	97,1	7,3	7,8	6,8	9,3	7,9
Toyota	119,5	9,7	128,1	9,6	10,3	9,0	10,9	9,3
Nissan	80,1	6,5	94,3	7,1	7,5	6,6	8,5	7,2
Mazda	34,3	2,8	37,5	2,8	3,1	2,8	3,6	3,1
Mitsubishi	11,5	0,9	13,5	1,0	1,0	0,8	1,3	1,1
Subaru	32,0	2,6	33,3	2,5	3,3	2,9	3,4	2,9
Hyundai	53,4	4,4	55,6	4,2	4,4	3,8	4,6	3,9
Kia	29,8	2,4	33,9	2,5	2,6	2,3	3,2	2,7
Autres importations	90,0	7,3	107,0	8,0	8,5	7,4	11,3	9,6
<b>CAMIONS LÉGERS</b>	<b>1199,2</b>	<b>97,8</b>	<b>1305,2</b>	<b>97,8</b>	<b>111,6</b>	<b>97,9</b>	<b>114,8</b>	<b>97,8</b>

\*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 sept.	<u>2017</u> janv. à sept.	<u>2016</u> sept.	<u>2017</u> sept.
<b>CANADA</b>	<b>522,2</b>	<b>517,1</b>	<b>58,1</b>	<b>58,8</b>
<b>PROVINCES DE L'ATLANTIQUE</b>	<b>38,1</b>	<b>37,6</b>	<b>4,1</b>	<b>4,3</b>
Terre-Neuve	7,8	7,4	0,8	0,8
Nouvelle-Écosse	16,1	17,1	1,9	2,0
Nouveau-Brunswick	11,6	10,8	1,1	1,2
Île-du-Prince-Édouard	2,6	2,3	0,3	0,3
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>369,7</b>	<b>367,6</b>	<b>40,9</b>	<b>42,5</b>
Québec	159,3	150,0	17,9	17,2
Ontario	210,4	217,6	23,0	25,3
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>114,4</b>	<b>111,9</b>	<b>13,1</b>	<b>12,0</b>
Manitoba	11,5	10,8	1,4	1,2
Saskatchewan	7,3	7,0	0,9	0,8
Alberta	37,7	37,3	4,5	3,9
Colombie-Britannique	57,9	56,8	6,3	6,1

Source : Statistique Canada.

**VENTES DE CAMIONS PAR PROVINCE\***

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2016</u> janv. à sept.	<u>2017</u> janv. à sept.	<u>2016</u> sept.	<u>2017</u> sept.
<b>CANADA</b>	<b>1011,1</b>	<b>1092,5</b>	<b>117,7</b>	<b>130,8</b>
<b>PROVINCES DE L'ATLANTIQUE</b>	<b>73,8</b>	<b>77,7</b>	<b>8,9</b>	<b>9,4</b>
Terre-Neuve	18,9	19,4	2,4	2,5
Nouvelle-Écosse	26,5	30,3	3,2	3,7
Nouveau-Brunswick	24,0	23,5	2,7	2,6
Île-du-Prince-Édouard	4,4	4,5	0,6	0,6
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>627,2</b>	<b>658,1</b>	<b>71,5</b>	<b>78,0</b>
Québec	204,0	209,1	23,2	24,6
Ontario	423,2	449,0	48,3	53,4
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>310,1</b>	<b>356,7</b>	<b>37,3</b>	<b>43,4</b>
Manitoba	32,4	37,2	4,0	4,7
Saskatchewan	32,3	36,6	4,1	4,4
Alberta	133,2	155,8	16,2	18,9
Colombie-Britannique	112,2	127,1	13,0	15,4

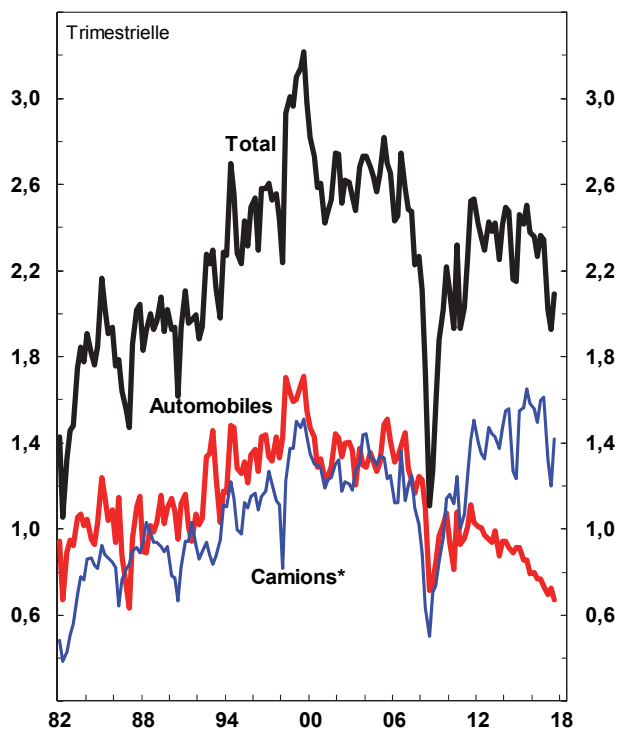
\*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Statistique Canada.

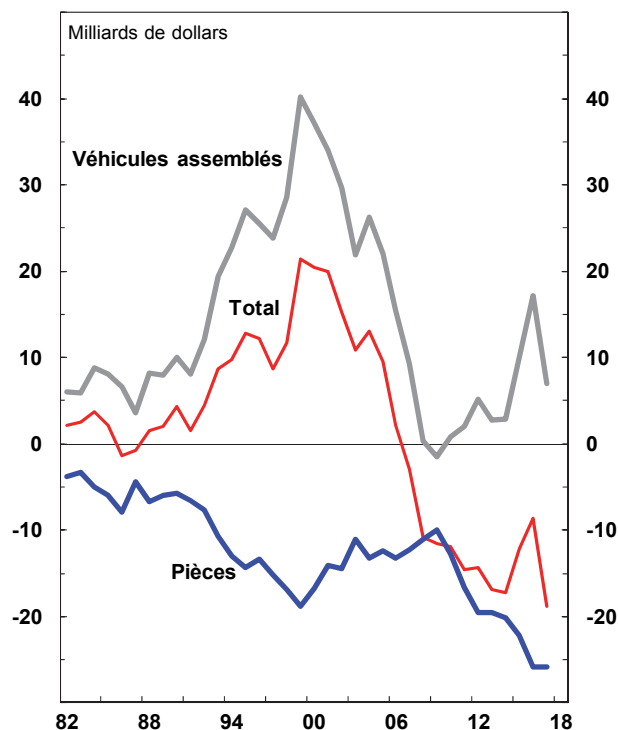
**PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES**

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
	janv. à oct.	janv. à oct.	oct.	oct.
<b>TOTAL</b>	<b>1 997,3</b>	<b>1 849,3</b>	<b>196,2</b>	<b>154,3</b>
<b>AUTOMOBILES</b>	<b>674,7</b>	<b>625,5</b>	<b>63,4</b>	<b>65,2</b>
Chrysler	197,6	189,3	15,7	20,9
GM	102,0	79,6	10,6	9,5
Honda	173,8	175,7	17,4	18,4
Toyota	201,3	180,9	19,7	16,4
<b>CAMIONS*</b>	<b>1 322,6</b>	<b>1 223,8</b>	<b>132,8</b>	<b>89,1</b>
Chrysler	264,0	241,4	27,5	2,3
Ford	229,2	214,2	21,1	22,2
GM	334,8	260,1	34,4	11,2
Honda	176,6	185,8	17,2	19,1
Toyota	305,1	305,3	31,4	31,2
Autres	12,9	17,0	1,2	3,1

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

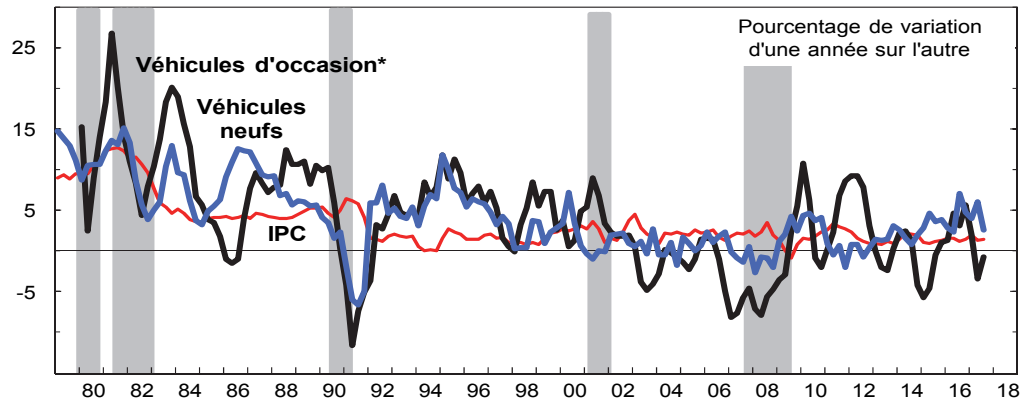
**Production canadiennes de véhicules automobiles**

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

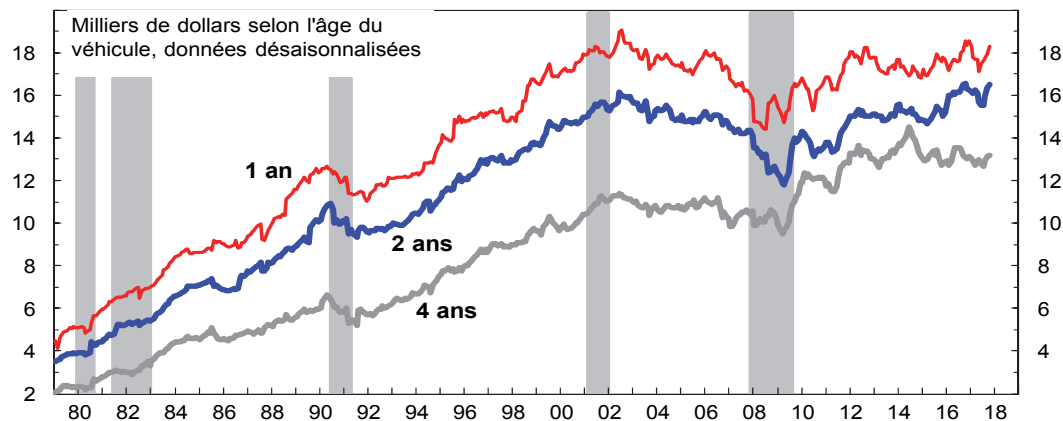
**Prix des voitures neuves et d'occasion**

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



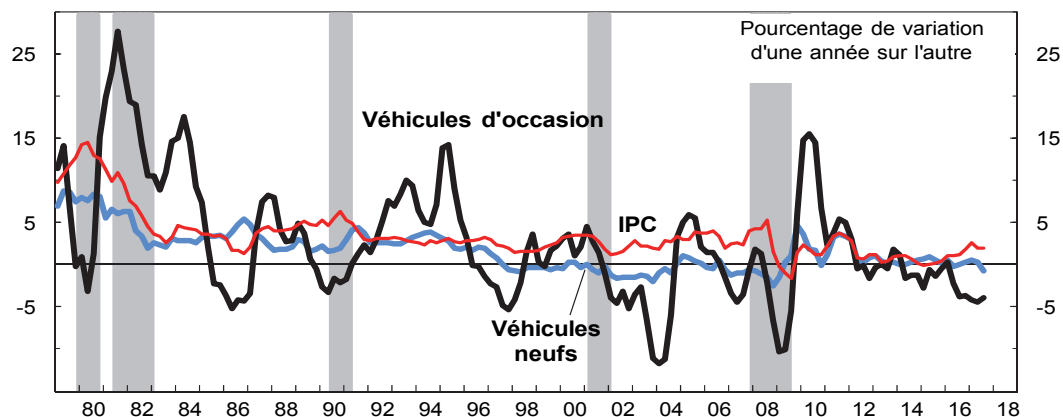
Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.  
Sources : Canadian Black Book, Statistique Canada.

**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	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	2128	2,65	4,31	6,09	2,09	13,97
	2017T2	3904	2,43	5,29	8,84	2,06	25,05
	2017T3	3820	2,43	5,10	8,29	1,97	23,13
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

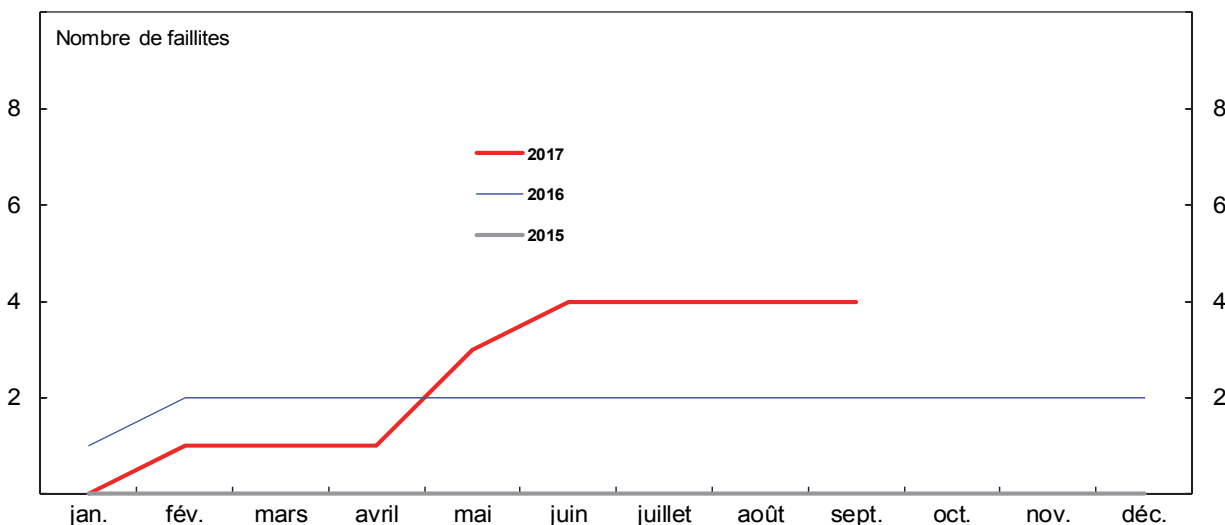
Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

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.**

<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.