

## Ventes mondiales : neuvième record consécutif en vue pour 2018

- Grâce au regain de la croissance économique et à la demande de plus en plus forte de véhicules de remplacement, les ventes devraient monter en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest.
- Les marchés en développement représentent environ 80 % de la croissance des ventes mondiales.

### NOUVELLE ANNÉE, NOUVEAU RECORD

Les ventes de voitures ont gagné 2,5 % l'an dernier : l'activité économique mondiale, en plus forte progression que prévu, a porté les achats à un huitième record annuel consécutif, ce qui représente la plus longue séquence haussière depuis bien des décennies. **Une nouvelle accélération de la croissance économique dans toutes les régions et la vigueur de la conjoncture financière devraient relever les ventes de 3 % en 2018, ce qui prolongera encore la séquence. Grâce aux solides gains des ventes dans la dernière décennie, le rythme de pénétration des véhicules neufs par habitant dans le monde n'a jamais été aussi rapide depuis les années 1950.** Les volumes de ventes atteignent des sommets sans précédent à une époque où l'industrie subit des bouleversements technologiques massifs, et nombreux sont ceux qui laissent entendre que le moteur à combustion interne est sur le point d'être détrôné comme norme dans l'industrie. Toujours est-il que **les modèles de voitures à moteur traditionnel, qui représentent encore 99 % de l'ensemble des ventes mondiales, devraient continuer de capter plus de 90 % du marché mondial en l'espace d'une décennie.**

### LES MARCHÉS ÉVOLUÉS, DYNAMISÉS PAR LA DEMANDE DE VÉHICULES DE REMPLACEMENT

Les grandes puissances économiques du G7 interviennent pour près de la moitié dans le volume mondial des achats de voitures; or, puisque les ventes dans ces pays ne devraient gagner que 1,5 % en 2018, ces marchés représenteront probablement 20 % environ de la hausse du volume mondial cette année (graphique 1).

Sur le vaste marché américain, nous nous attendons à ce que les ventes passent à 17,4 millions d'exemplaires cette année, grâce au regain de croissance économique, à l'accélération des gains de revenus et aux prix les plus accessibles de la dernière décennie. Notre point de vue est différent du consensus : on croit généralement que les ventes de voitures particulières aux États-Unis ont culminé en 2016 et qu'elles devraient baisser pour s'établir à moins de 17 millions d'exemplaires cette année. Or, ce point de vue consensuel ne tient pas compte du fait que l'an dernier, le recul des ventes aux États-Unis s'explique par le plongeon des achats des entreprises, puisque les entreprises de location à la journée ont acheté moins de véhicules en raison de stocks excessifs et d'une baisse de la demande, et il est peu probable que la situation se répète en 2018. Dans le même temps, les Américains gardent leurs véhicules plus longtemps que jamais, puisque l'âge du parc automobile atteint des sommets sans précédent. **Environ 40 % des voitures du parc automobile américain ont au moins 13 ans.** Autrement dit, plus de 100 millions de voitures et de camions légers qui roulent sur les routes des États-Unis devront être mis au rancart dans les prochaines années.

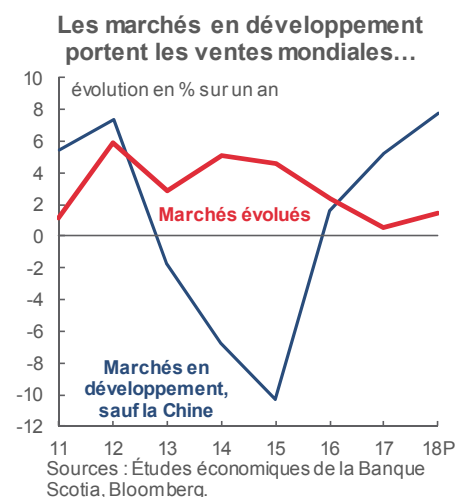
Au Canada, les achats ont atteint le chiffre record de 2,04 millions d'exemplaires l'an dernier, grâce à la croissance économique et la création d'emplois plus fortes qu'attendu. En fait, la croissance de l'emploi a plus que doublé au Canada l'an dernier pour s'établir à 2 % sur un an, soit la meilleure tenue du marché depuis 10 ans. Or, **une certaine modération de la croissance de l'emploi et des revenus, de pair avec la détérioration de l'accessibilité des prix des voitures, pourrait réduire à deux millions d'exemplaires en 2018 les achats de voitures et de camions légers au Canada, ce qui n'est pas loin du record inscrit dans les annales.**

En Europe de l'Ouest, les ventes devraient augmenter pour s'inscrire à 14,5 millions d'exemplaires en 2018, grâce à la croissance économique la plus vigoureuse des 10 dernières années. L'emploi, ainsi que les revenus et la richesse des ménages sont tous en

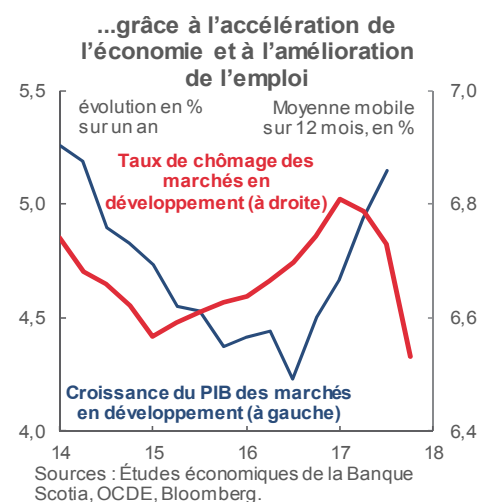
### RENSEIGNEMENTS

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

Graphique : 1



Graphique : 2



train de s'accélérer, alors que les ventes de voitures restent inférieures à 3 % de leur sommet annuel antérieur. Dans le même temps, l'âge moyen du parc automobile a bondi pour atteindre presque 11 ans dans l'ensemble de l'Europe de l'Ouest, contre moins de 8,5 ans il y a 10 ans. Nous nous attendons à ce que les ventes de voitures dans la région continuent d'augmenter, même si les achats fléchissent pour une deuxième année consécutive au Royaume-Uni. La progression des ventes devrait être encore plus vigoureuse en Europe de l'Est, puisque la hausse des exportations continue de dynamiser les marchés de l'emploi et que la reprise économique prend de la vitesse en Russie.

### LES MARCHÉS EN DÉVELOPPEMENT PORTENT L'ACCÉLÉRATION DES VENTES

**Les marchés en développement, qui ont représenté l'an dernier plus de 85 % de la hausse des ventes mondiales, continueront de mener la croissance à terme.** La Chine est restée l'un des grands meneurs de la progression des ventes mondiales; or, sa part dans cette progression s'est ralentie à moins de 40 % l'an dernier, contre 60 % environ jusqu'en 2016, depuis que s'est amorcée la reprise économique mondiale actuelle. La part de la Chine dans la progression des ventes mondiales baissera probablement pour s'établir à moins de 30 % en 2018, alors que les autres marchés en développement, qui accéléreront la cadence pour porter la croissance, interviendront pour plus de la moitié dans l'augmentation des ventes mondiales.

**En Asie (exception faite de la Chine), les marchés en développement devraient mener la progression cette année, grâce à des volumes qui augmenteront probablement de 10 % sur un an, soit la meilleure performance depuis 2010.** Plusieurs pays d'Asie, dont la Thaïlande et les Philippines, ont inscrit l'an dernier une hausse des ventes dans les deux chiffres et devraient tenir ce rythme en 2018. La progression devrait s'étendre à toute l'Asie, puisque la vigueur de la croissance économique et l'évolution de plus en plus rapide des exportations viendront tonifier les marchés de l'emploi et les revenus. L'Asie est le premier fournisseur de produits électroniques et de machines dans le monde, avec plus de 70 % des livraisons mondiales de semi-conducteurs et plus de 40 % des exportations de machines. Dans ces deux industries, les carnets de commandes, en forte accélération, relanceront la production et l'emploi à terme. En Asie comme dans d'autres pays émergents, le chômage, qui atteint déjà des creux jamais vus depuis plusieurs dizaines d'années, continuera de baisser (graphique 2).

**En Amérique du Sud, les ventes de voitures ont bondi de 14 % l'an dernier, après avoir baissé pendant trois années consécutives. Grâce au regain de croissance économique et à la hausse des prix des produits de base, la région sera probablement toujours parmi les meneurs de la croissance en 2018.** En particulier, l'économie du Brésil est de retour sur la voie de la croissance après avoir connu sa plus forte récession dans les annales, dont trois contractions annuelles consécutives. La hausse des exportations explique surtout l'amélioration de l'économie brésilienne; or, l'emploi et les revenus sont eux aussi en hausse, grâce à une brusque réduction des taux d'intérêt depuis la fin de 2016. La banque centrale du Brésil a coupé les taux d'intérêt à court terme, passés d'un sommet de 14,25 % à la fin de 2016 à 7 % seulement, soit le plus creux de récente mémoire, en raison de la modération des tensions inflationnistes.

D'autres pays d'Amérique latine profitent eux aussi de la hausse des cours des produits de base et de l'amélioration des marchés de l'emploi. **L'Amérique du Sud est le continent le plus malmené par les cycles des produits de base : ces produits et l'industrie de la transformation des ressources représentent plus de 60 % des exportations du continent, soit le double de la moyenne mondiale.** En particulier, les ventes de voitures au Chili ont bondi de 18 % l'an dernier, puisque le raffermissement des cours du cuivre a relevé la confiance des consommateurs et le marché de l'emploi. Au Chili, la croissance de l'emploi, qui est aujourd'hui la plus forte depuis 2013, profitera de la mise en valeur des nouveaux chantiers miniers. Le Chili représente 25 % de la production mondiale de cuivre, et les ressources représentent à peu près autant dans l'ensemble de l'économie du pays.

### PERSPECTIVES DES VENTES INTERNATIONALES D'AUTOMOBILES

(Millions d'unités)

	<u>1990–1999</u>	<u>2000–14</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017e</u>	<u>2018p</u>
<b>TOTAL</b>	<b>39,20</b>	<b>54,89</b>	<b>72,61</b>	<b>77,25</b>	<b>79,02</b>	<b>81,60</b>
<b>Amérique du Nord*</b>	<b>16,36</b>	<b>17,85</b>	<b>20,64</b>	<b>21,01</b>	<b>20,70</b>	<b>20,96</b>
Canada	1,27	1,62	1,90	1,95	2,04	2,00
États-Unis	14,55	15,24	17,39	17,46	17,13	17,40
Mexique	0,54	0,99	1,35	1,60	1,53	1,56
<b>Europe de l'Ouest</b>	<b>13,11</b>	<b>13,67</b>	<b>13,20</b>	<b>13,97</b>	<b>14,32</b>	<b>14,54</b>
Allemagne	3,57	3,23	3,21	3,35	3,44	3,49
<b>Europe orientale</b>	<b>1,18</b>	<b>3,08</b>	<b>3,15</b>	<b>3,14</b>	<b>3,41</b>	<b>3,54</b>
Russie	0,78	1,87	1,60	1,43	1,60	1,68
<b>Asie</b>	<b>6,91</b>	<b>17,12</b>	<b>32,29</b>	<b>36,06</b>	<b>37,10</b>	<b>38,79</b>
Chine**	0,43	7,31	20,01	23,57	24,20	24,93
Inde	0,31	1,23	2,06	2,09	2,20	2,33
<b>Amérique du Sud</b>	<b>1,64</b>	<b>3,17</b>	<b>3,33</b>	<b>3,07</b>	<b>3,49</b>	<b>3,77</b>
Brésil	0,94	1,94	1,82	1,39	1,56	1,67

\*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>2017e</u>	<u>2018p</u>
		(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>2 038</b>	<b>2 000</b>
Automobiles	797	783	714	662	641	610
Production intérieure	583	491	476	439	441	415
Importations	214	292	238	223	200	195
Camions légers	601	860	1 184	1 287	1 397	1 390
		(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>17,4</b>
Automobiles	8,3	6,9	7,5	6,9	6,1	6,0
Camions légers	7,2	7,2	9,9	10,6	11,0	11,4
		(Millions d'unités, taux annuel)				
<b>NORD-AMÉRICAIN</b>						
<b>PRODUCTION*</b>	<b>15,58</b>	<b>14,26</b>	<b>17,95</b>	<b>18,15</b>	<b>17,47</b>	<b>17,76</b>
CANADA	2,50	2,24	2,28	2,37	2,19	2,10
ÉTATS-UNIS	11,67	9,54	12,10	12,18	11,22	11,45
MEXIQUE	1,41	2,48	3,57	3,60	4,06	4,21

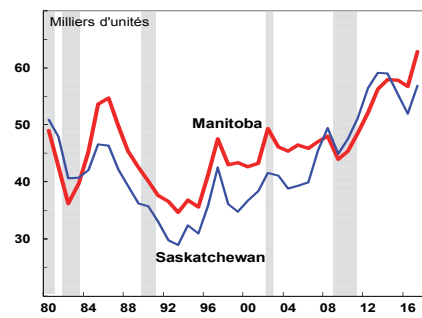
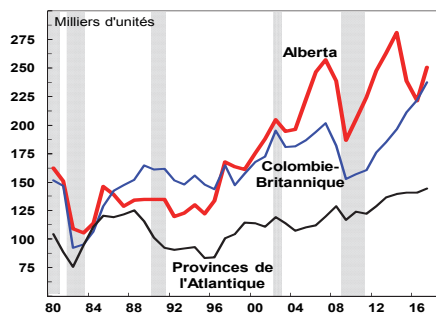
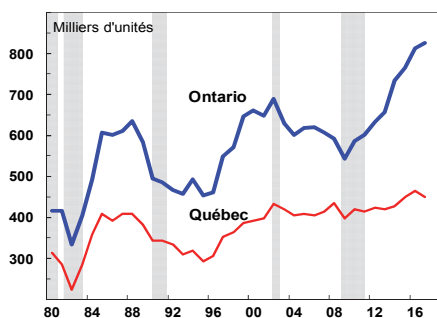
\*Comprend les camions légers, intermédiaires et lourds. Sources : Ward's Automotive Reports, Statistique Canada.

**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>2017e</u>	<u>2018p</u>
<b>CANADA</b>	<b>1 446</b>	<b>1 643</b>	<b>1 898</b>	<b>1 949</b>	<b>2 038</b>	<b>2 000</b>
<b>PROVINCES DE L'ATLANTIQUE</b>	<b>102</b>	<b>123</b>	<b>140</b>	<b>140</b>	<b>143</b>	<b>139</b>
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>936</b>	<b>1 017</b>	<b>1 205</b>	<b>1 265</b>	<b>1 295</b>	<b>1 262</b>
Québec	366	411	444	458	450	442
Ontario	570	606	761	807	845	820
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>408</b>	<b>503</b>	<b>553</b>	<b>544</b>	<b>600</b>	<b>599</b>
Manitoba	42	48	56	55	62	61
Saskatchewan	36	49	54	51	56	56
Alberta	166	231	236	220	248	251
Colombie-Britannique	164	175	207	218	234	231

\*Comprend les automobiles et les camions légers. 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 déc.		janv. à déc.		déc.		déc.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
<b>TOTAL</b>	<b>661,5</b>	<b>100,0</b>	<b>640,6</b>	<b>100,0</b>	<b>37,3</b>	<b>100,0</b>	<b>32,5</b>	<b>100,0</b>
Trois Grands	137,8	20,8	122,8	19,2	9,2	24,5	6,5	20,1
General Motors	70,3	10,6	67,0	10,5	5,5	14,6	3,6	11,2
Ford	47,0	7,1	37,6	5,9	2,6	7,1	1,6	4,9
Chrysler	20,5	3,1	18,2	2,8	1,1	2,8	1,3	4,0
Constructeurs japonais	288,1	43,6	287,5	44,9	16,3	43,6	13,1	40,2
Honda	93,8	14,2	94,0	14,7	5,8	15,5	3,5	10,7
Toyota	89,1	13,5	88,0	13,7	4,5	12,2	4,1	12,6
Nissan	47,7	7,2	45,0	7,0	2,2	6,0	2,1	6,4
Mazda	32,3	4,9	33,8	5,3	2,1	5,7	1,9	5,8
Mitsubishi	9,8	1,5	8,3	1,3	0,6	1,7	0,4	1,3
Subaru	15,4	2,3	18,5	2,9	1,0	2,6	1,1	3,4
Hyundai	82,1	12,4	71,2	11,1	3,2	8,4	3,9	12,1
Volkswagen	47,4	7,2	49,1	7,7	2,0	5,4	2,3	7,1
Kia	40,0	6,0	40,4	6,3	2,3	6,3	2,2	6,8
BMW	23,9	3,6	22,6	3,5	1,4	3,9	1,7	5,2
Mercedes-Benz	23,1	3,5	23,1	3,6	1,7	4,6	1,5	4,5
Autres	19,1	2,9	23,9	3,7	1,2	3,3	1,3	4,0

\*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 déc.		janv. à déc.		déc.		déc.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
<b>TOTAL</b>	<b>1317,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1429,6</b>	<b>100,0</b>	<b>90,5</b>	<b>100,0</b>	<b>94,2</b>	<b>100,0</b>
Trois Grands	713,6	54,2	755,6	52,9	47,6	52,6	48,5	51,6
General Motors	197,1	15,0	235,8	16,5	12,7	14,0	16,2	17,2
Ford	257,7	19,6	271,0	19,0	17,1	18,9	16,0	17,0
Chrysler	258,8	19,6	248,8	17,4	17,8	19,7	16,3	17,4
Autres constructeurs intérieurs	38,8	2,9	44,9	3,2	3,3	3,6	3,4	3,6
Constructeurs japonais	379,9	28,8	417,9	29,2	27,6	30,6	27,6	29,3
Honda	92,9	7,0	103,3	7,2	6,8	7,5	6,2	6,6
Toyota	128,7	9,8	136,6	9,6	9,2	10,1	8,5	9,0
Nissan	86,5	6,6	101,6	7,1	6,4	7,0	7,3	7,8
Mazda	36,9	2,8	40,3	2,8	2,6	2,9	3,0	3,0
Mitsubishi	12,5	1,0	14,4	1,0	1,0	1,1	0,9	0,9
Subaru	34,8	2,6	36,1	2,5	2,7	3,0	2,8	3,0
Hyundai	56,1	4,3	58,9	4,1	2,7	3,0	3,3	3,5
Kia	31,7	2,4	36,2	2,5	1,9	2,1	2,3	2,4
Autres importations	97,4	7,4	116,1	8,1	7,4	8,1	9,1	9,6
<b>CAMIONS LÉGERS</b>	<b>1287,4</b>	<b>97,7</b>	<b>1397,0</b>	<b>97,7</b>	<b>88,2</b>	<b>97,5</b>	<b>91,7</b>	<b>97,4</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 nov.	<u>2017</u> janv. à nov.	<u>2016</u> nov.	<u>2017</u> nov.
<b>CANADA</b>	<b>624,0</b>	<b>612,9</b>	<b>48,8</b>	<b>45,6</b>
<b>PROVINCES DE L'ATLANTIQUE</b>	<b>45,0</b>	<b>43,7</b>	<b>3,3</b>	<b>2,7</b>
Terre-Neuve	9,1	8,6	0,6	0,5
Nouvelle-Écosse	19,3	19,8	1,6	1,2
Nouveau-Brunswick	13,6	12,6	0,9	0,8
Île-du-Prince-Édouard	3,0	2,7	0,2	0,2
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>442,3</b>	<b>437,3</b>	<b>34,7</b>	<b>33,4</b>
Québec	189,4	179,1	14,0	13,5
Ontario	252,9	258,2	20,7	19,9
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>136,7</b>	<b>131,9</b>	<b>10,8</b>	<b>9,5</b>
Manitoba	13,6	12,9	1,0	0,9
Saskatchewan	8,7	8,2	0,6	0,6
Alberta	44,7	44,1	3,2	3,2
Colombie-Britannique	69,7	66,7	6,0	4,8

Source : Statistique Canada.

**VENTES DE CAMIONS PAR PROVINCE\***

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2016</u> janv. à nov.	<u>2017</u> janv. à nov.	<u>2016</u> nov.	<u>2017</u> nov.
<b>CANADA</b>	<b>1227,7</b>	<b>1324,8</b>	<b>113,1</b>	<b>115,4</b>
<b>PROVINCES DE L'ATLANTIQUE</b>	<b>88,6</b>	<b>93,1</b>	<b>7,6</b>	<b>7,5</b>
Terre-Neuve	22,8	23,4	2,0	2,0
Nouvelle-Écosse	31,9	36,0	2,8	2,9
Nouveau-Brunswick	28,6	28,3	2,3	2,2
Île-du-Prince-Édouard	5,3	5,4	0,5	0,4
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>761,3</b>	<b>799,0</b>	<b>69,1</b>	<b>70,5</b>
Québec	245,5	254,0	21,9	22,2
Ontario	515,8	545,0	47,2	48,3
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>377,8</b>	<b>432,7</b>	<b>36,4</b>	<b>37,4</b>
Manitoba	39,8	46,0	4,0	4,1
Saskatchewan	39,9	44,3	4,2	3,8
Alberta	162,6	188,2	15,9	15,8
Colombie-Britannique	135,5	154,2	12,3	13,7

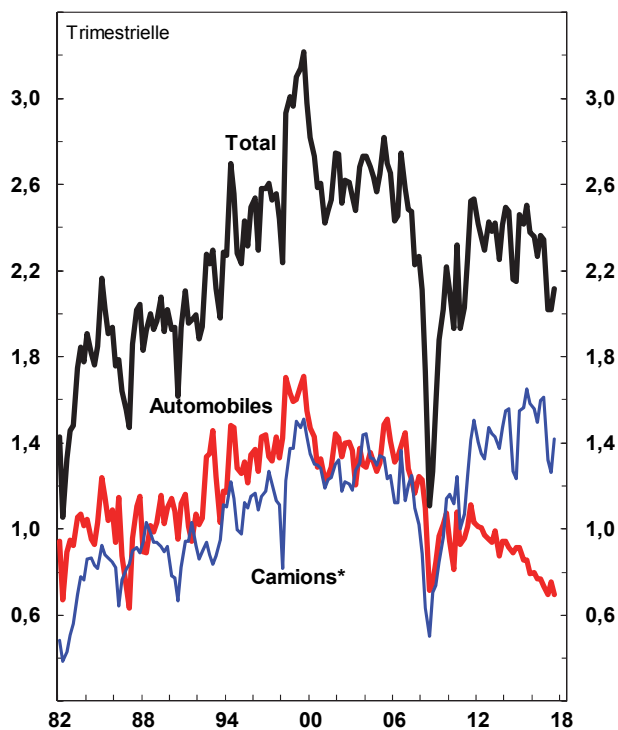
\*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Statistique Canada.

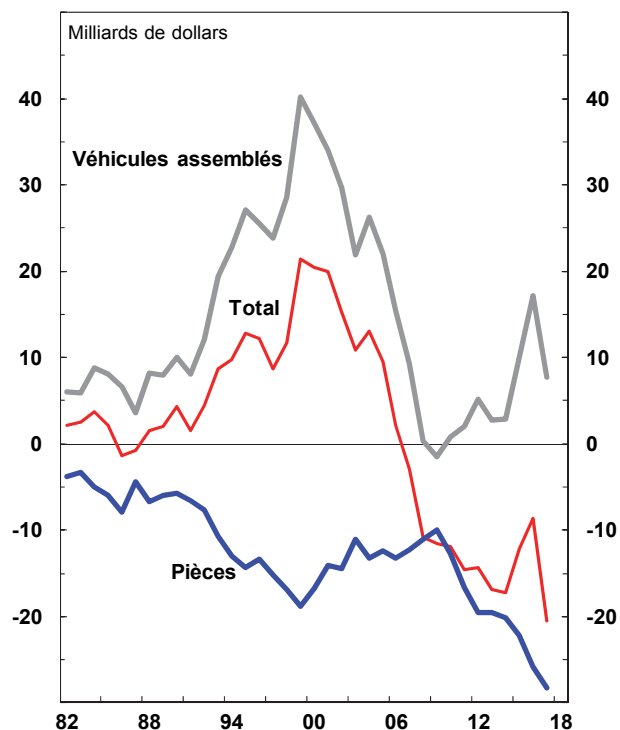
**PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES**

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
	janv. à déc.	janv. à déc.	déc.	déc.
<b>TOTAL</b>	<b>2 370,7</b>	<b>2 199,8</b>	<b>163,7</b>	<b>150,6</b>
<b>AUTOMOBILES</b>	<b>803,2</b>	<b>749,4</b>	<b>55,9</b>	<b>51,2</b>
Chrysler	237,5	231,7	18,3	17,5
GM	122,4	98,1	8,4	8,0
Honda	205,8	209,5	14,1	13,9
Toyota	237,5	210,1	15,1	11,8
<b>CAMIONS*</b>	<b>1 567,5</b>	<b>1 450,4</b>	<b>107,8</b>	<b>99,4</b>
Chrysler	309,3	296,0	22,6	25,3
Ford	271,5	254,0	18,8	16,8
GM	402,0	298,9	29,5	16,3
Honda	205,4	219,9	11,6	14,6
Toyota	364,2	361,5	24,3	23,5
Autres	15,1	20,1	1,0	2,9

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

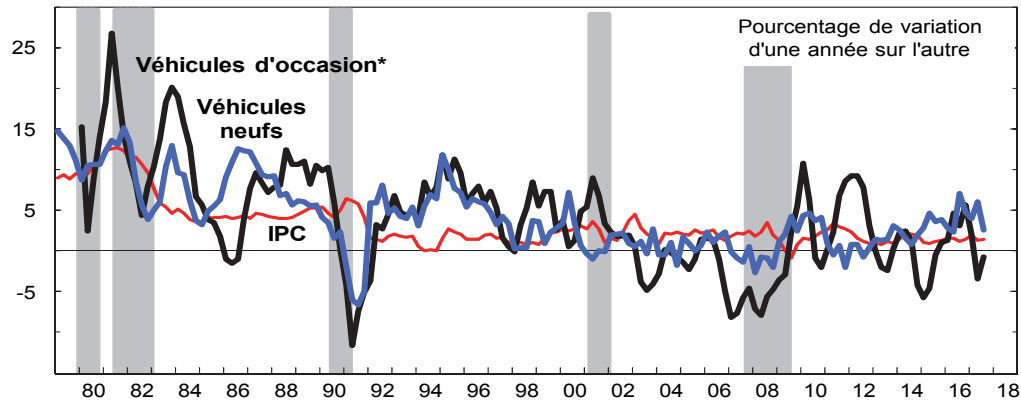
**Production canadiennes de véhicules automobiles**

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

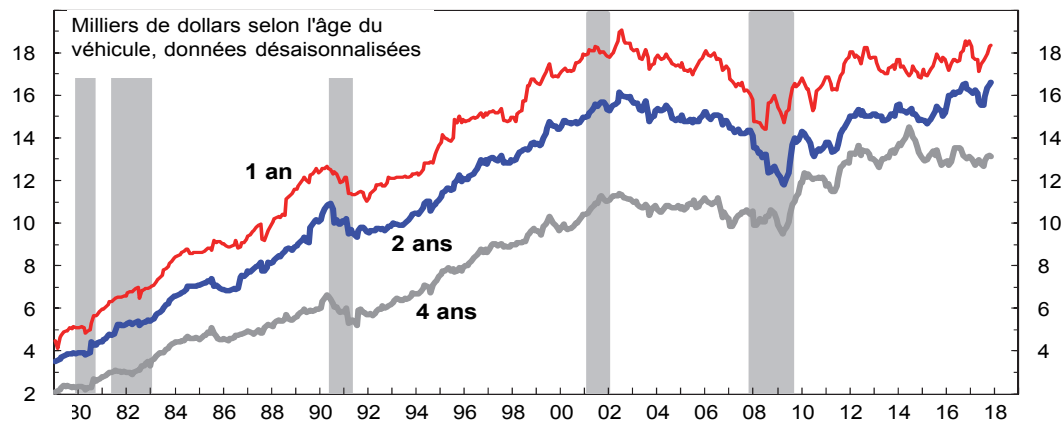
**Prix des voitures neuves et d'occasion**

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



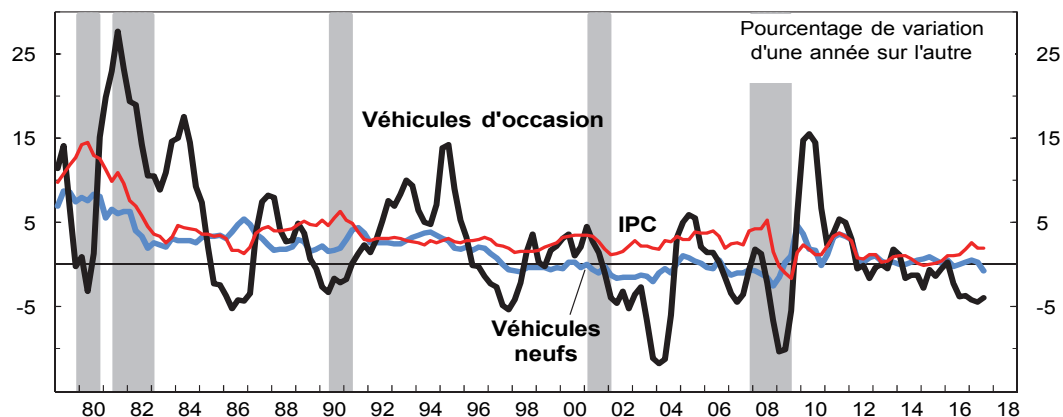
Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.  
Sources : Canadian Black Book, Statistique Canada.

**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

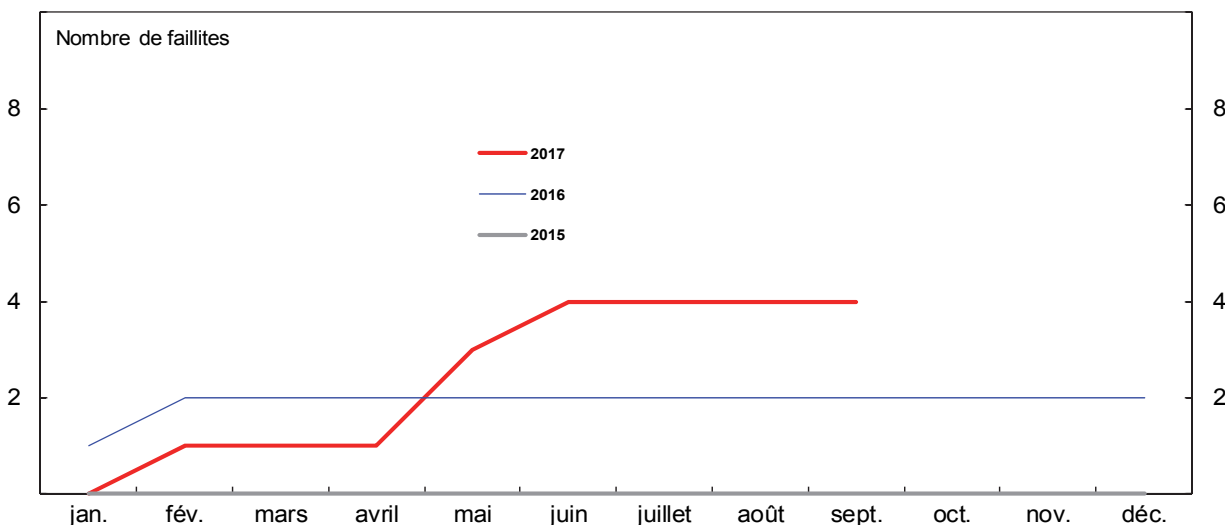
Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

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.