

## Au Canada, les ventes de voitures devraient totaliser 2 millions d'exemplaires en 2018

**IL S'AGIRAIT DU MEILLEUR TOTAL ANNUEL ADOSSÉ DANS LES ANNALES, MALGRÉ UN REPLI DE 3 % DES VENTES EN ONTARIO**

L'an dernier au Canada, pour la première fois dans les annales, les ventes de voitures particulières ont franchi le cap des 2 millions d'exemplaires, pour inscrire un record annuel de 2,04 millions d'exemplaires. Le mois dernier, les achats ont continué de s'accroître, pour dépasser le seuil annualisé de 2,1 millions d'exemplaires et culminer à un sommet pour janvier. Or, la modération attendue de la croissance économique, en raison du ralentissement dans la création d'emplois et de la léthargie des gains de la richesse des ménages, devrait ramener à 2 millions d'exemplaires les ventes pour l'ensemble de l'année 2018, ce qui mettrait fin à une séquence de cinq records annuels.

L'accélération de la hausse des prix des voitures neuves et des camions légers neufs a réduit l'accessibilité des prix des véhicules neufs, qui n'ont jamais été aussi peu accessibles dans la décennie écoulée, ce qui pèsera aussi probablement sur les achats, d'autant plus que les gains des revenus réels seront moindres par rapport à la tenue vigoureuse affichée l'an dernier (graphique 1)

### L'ONTARIO APPELÉ À MENER LA BAISSÉ DES VENTES

L'Ontario devrait supporter la plus grande partie de la baisse des achats cette année, à cause du ralentissement du marché du logement et d'un taux d'épargne qui n'a jamais été aussi faible. Dans cette province, les ventes de voitures et de camions légers, qui ont monté pour atteindre le chiffre sans précédent de 847 000 exemplaires en 2017, devraient baisser pour s'établir à 821 000 exemplaires cette année, sous l'effet d'un plongeon de presque 80 % de l'épargne des ménages dans l'année écoulée. En Ontario, le taux d'épargne s'est replié à 0,6 % seulement, soit presque 80 % de moins que la moyenne nationale de 2,6 %.

Les fortes hausses des prix des logements dans tout le Sud de l'Ontario sont venues accélérer les ventes de voitures ces dernières années, puisque de nombreux ménages ontariens ont fait appel à des prêts sur la valeur nette de leur logement pour rehausser leur pouvoir d'achat. Selon les données des cinq premières banques canadiennes, **les ménages ontariens sont intervenus pour près de 80 % dans la hausse des prêts sur la valeur nette des logements au Canada dans les cinq dernières années.** En fait, la croissance de ces prêts s'est accélérée en Ontario pour atteindre **11 % sur un an à la fin de 2017, soit presque cinq fois le rythme des trois années précédentes et essentiellement quatre fois la progression ailleurs au Canada,** puisque l'appréciation des prix des logements a pris de la vitesse dans la région du Golden Horseshoe durant l'année écoulée (graphique 2). Le ralentissement de la croissance de l'emploi contribuera lui aussi à la baisse attendue de 26 000 exemplaires dans les ventes de voitures dans toute cette province cette année, ce qui représentera les deux tiers de l'ensemble du recul au Canada.

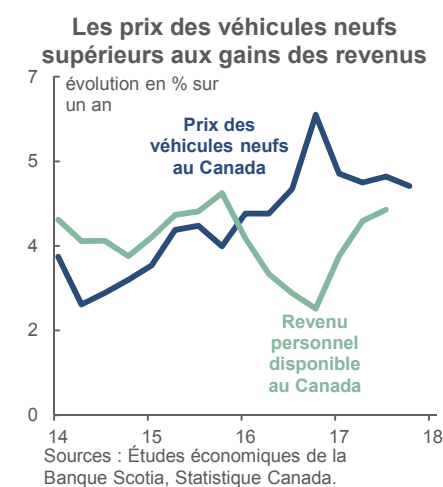
### PARC DE VOITURES NEUVES AU QUÉBEC

Au Québec, les ventes se sont légèrement repliées de 1 % l'an dernier pour s'inscrire à 453 000 exemplaires, malgré le taux de création d'emplois le plus fulgurant depuis 2010. Nous nous attendons à ce qu'en 2018, les achats baissent pour s'établir à 445 000 exemplaires, puisque la croissance de l'emploi se ralentira et que les vents contraires de la démographie continueront de souffler sur l'économie. Malgré la hausse de l'immigration internationale, il est difficile de retenir les nouveaux arrivants. **Au Québec, la croissance de la population reste inférieure à la moyenne nationale et le nombre d'acheteurs potentiels de véhicules devrait être au point mort dans la prochaine année, alors qu'il devrait augmenter de 0,5 % partout ailleurs au Canada.** Le Québec a aussi l'un des parcs de véhicules les plus récents du pays, en raison d'un recours massif à la location à bail. Les baux représentent près de 40 % des volumes des ménages au Québec, contre seulement 23 % ailleurs au Canada. C'est pourquoi **plus de 52 % de l'ensemble des voitures et des camions qui roulent au Québec ont moins de huit ans, contre moins de 44 % dans les autres provinces et dans les territoires.**

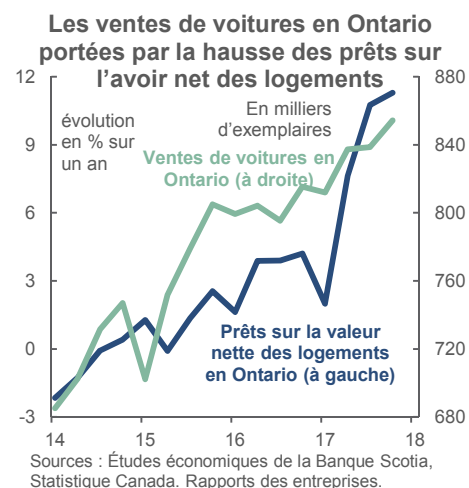
### RENSEIGNEMENTS

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

Graphique : 1



Graphique : 2



### LES VENTES APPELÉES À SE REPLIER LÉGÈREMENT EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

L'an dernier, les ventes de véhicules en Colombie-Britannique ont bondi de 7,5 % pour s'établir à un record de 235 000 exemplaires, grâce à la plus forte croissance de l'emploi depuis 1994. Les salaires devraient continuer de monter fortement en 2018; or, l'emploi dans le secteur des services, qui représente 80 % du total provincial, a commencé à fléchir et pèsera probablement sur les ventes de voitures neuves, qui s'établiront à 231 000 exemplaires en 2018. Dans le même temps, **le pourcentage des ménages de la Colombie-Britannique qui ont acheté une voiture neuve ou un camion léger neuf l'an dernier n'a pas été aussi élevé depuis presque trois décennies.** Le ralentissement de la croissance des exportations tiendra aussi en laisse l'activité économique et les ventes de voitures en 2018, puisque les exportations comptent pour près de 40 % de l'ensemble de l'activité économique de cette province contre 31 % ailleurs au Canada. Bien que la Colombie-Britannique soit le portail de l'Asie, une plus grande partie des exportations de marchandises de cette province est destinée aux autres provinces du Canada plutôt qu'à l'Asie.

### LES GAINS DES VENTES DEVRAIENT SE RALENTIR EN ALBERTA

L'an dernier, l'Alberta a mené la progression des ventes : les volumes de l'année complète ont bondi de 12 % à 245 000 exemplaires, soit le quatrième niveau en importance dans les annales et seulement 9 % de moins que le sommet atteint en 2014. Le rebond s'explique par un gain de 66 % de l'activité de forage par rapport au niveau déprimé des deux années précédentes. Nous nous attendons à une autre légère progression des achats, qui devraient s'établir à 248 000 exemplaires en 2018, puisque la croissance de l'emploi a monté à 2 % sur un an et a entièrement éclipsé les pertes d'emplois en raison du récent choc pétrolier. Les achats de véhicules neufs par les entreprises, qui vont également bon train en Alberta, représentent plus de la moitié de la hausse du total des ventes de l'an dernier. Or, bien que les entreprises continuent de renouveler leurs parcs automobiles, l'activité de forage a commencé à se ralentir et ne permettra guère de hausser les ventes en 2018.

### VOLUMES PROBABLEMENT AU POINT MORT AU MANITOBA ET EN SASKATCHEWAN

En 2017 dans l'ensemble des provinces des Prairies, les ventes de véhicules ont inscrit une hausse dans les deux chiffres, alors que les volumes se sont raffermis dans les trois provinces, de concert avec le rebond des prix des produits de base et le marché du travail le plus vigoureux qu'ait connu le Manitoba depuis quinze ans. Nous nous attendons à ce qu'en 2018, les ventes soient essentiellement au neutre en Saskatchewan et au Manitoba, en raison du ralentissement de la croissance du marché de l'emploi. La construction et les services ont été les principaux moteurs de la croissance au Manitoba l'an dernier, et la construction résidentielle a atteint un sommet jamais vu depuis 30 ans. Or, le nombre de permis de construire a commencé à baisser et la croissance de l'emploi a perdu un peu de son élan.

### LA NOUVELLE-ÉCOSSE PORTE LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE

L'an dernier en Nouvelle-Écosse, les ventes record de voitures ont largement compensé la baisse des achats dans les autres provinces de l'Atlantique, pour porter les ventes de la région au chiffre record de 143 000 exemplaires. La plupart des gains ont été inscrits à Halifax, là où l'an dernier, la construction navale a relevé de 9 % l'emploi dans le secteur manufacturier; il s'agit du taux de création d'emplois le plus fulgurant depuis six ans. Or, nous nous attendons à ce que les ventes se replient à 138 000 exemplaires en 2018.

### 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	1,50	1,61

\*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>	<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>2 041</b>	<b>2 000</b>
Automobiles	797	783	714	662	644	610
Production intérieure	583	491	476	439	438	415
Importations	214	292	238	223	206	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-AMÉRICAINNE</b>						
<b>PRODUCTION*</b>	<b>15,58</b>	<b>14,26</b>	<b>17,95</b>	<b>18,15</b>	<b>17,48</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	11,23	11,45
MEXIQUE	1,41	2,48	3,57	3,60	4,06	4,21

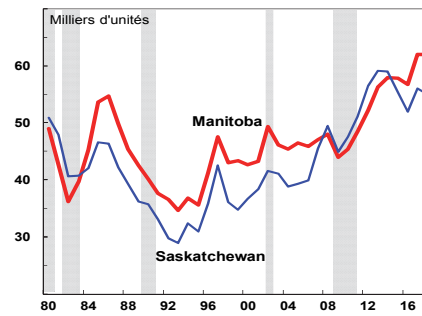
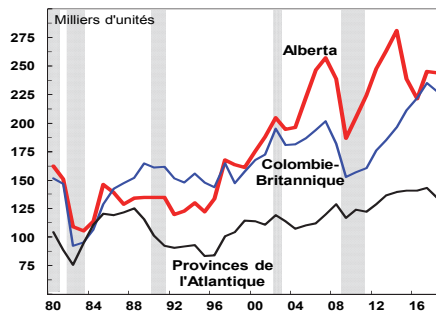
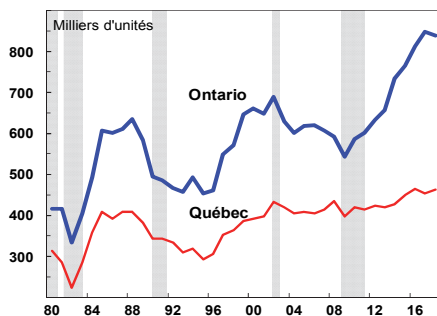
\*Comprend les camions légers, intermédiaires et lourds. Sources : Ward's Automotive Reports, Statistique Canada.

**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>2017</u>	<u>2018p</u>
<b>CANADA</b>	<b>1 446</b>	<b>1 643</b>	<b>1 898</b>	<b>1 949</b>	<b>2 041</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>138</b>
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>936</b>	<b>1 017</b>	<b>1 205</b>	<b>1 265</b>	<b>1 300</b>	<b>1 266</b>
Québec	366	411	444	458	453	445
Ontario	570	606	761	807	847	821
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>408</b>	<b>503</b>	<b>553</b>	<b>544</b>	<b>598</b>	<b>596</b>
Manitoba	42	48	56	55	62	61
Saskatchewan	36	49	54	51	56	56
Alberta	166	231	236	220	245	248
Colombie-Britannique	164	175	207	218	235	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.		janv.		janv.	
	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>32,2</b>	<b>100,0</b>	<b>31,0</b>	<b>100,0</b>
Trois Grands	137,8	20,8	122,8	19,2	6,7	20,7	5,9	19,0
General Motors	70,3	10,6	67,0	10,5	3,1	9,6	3,9	12,5
Ford	47,0	7,1	37,6	5,9	1,9	5,8	1,6	5,2
Chrysler	20,5	3,1	18,2	2,8	1,7	5,3	0,4	1,3
Constructeurs japonais	288,1	43,6	287,5	44,9	14,5	45,0	15,2	48,8
Honda	93,8	14,2	94,0	14,7	4,4	13,7	6,0	19,3
Toyota	89,1	13,5	88,0	13,7	4,1	12,9	3,9	12,5
Nissan	47,7	7,2	45,0	7,0	2,7	8,5	2,5	8,0
Mazda	32,3	4,9	33,8	5,3	1,8	5,5	1,7	5,3
Mitsubishi	9,8	1,5	8,3	1,3	0,5	1,5	0,3	1,1
Subaru	15,4	2,3	18,5	2,9	0,9	2,9	0,8	2,7
Hyundai	82,1	12,4	71,2	11,1	3,1	9,6	2,6	8,5
Volkswagen	47,4	7,2	49,1	7,7	2,3	7,3	2,5	8,0
Kia	40,0	6,0	40,4	6,3	1,8	5,6	1,5	4,9
BMW	23,9	3,6	22,6	3,5	1,1	3,3	1,0	3,3
Mercedes-Benz	23,1	3,5	23,1	3,6	1,6	4,9	1,3	4,3
Autres	19,1	2,9	23,9	3,7	1,1	3,6	1,0	3,2

\*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 déc.		janv. à déc.		janv.		janv.	
	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>80,4</b>	<b>100,0</b>	<b>88,0</b>	<b>100,0</b>
Trois Grands	713,6	54,2	755,6	52,9	43,6	54,2	45,0	51,3
General Motors	197,1	15,0	235,8	16,5	11,5	14,3	12,9	14,7
Ford	257,7	19,6	271,0	19,0	15,4	19,1	14,8	16,9
Chrysler	258,8	19,6	248,8	17,4	16,7	20,8	17,3	19,7
Autres constructeurs intérieurs	38,8	2,9	44,9	3,2	2,5	3,1	2,7	3,1
Constructeurs japonais	379,9	28,8	417,9	29,2	23,5	29,2	27,2	30,9
Honda	92,9	7,0	103,3	7,2	5,8	7,2	7,1	8,1
Toyota	128,7	9,8	136,6	9,6	8,0	10,0	8,6	9,8
Nissan	86,5	6,6	101,6	7,1	5,6	6,9	6,4	7,2
Mazda	36,9	2,8	40,3	2,8	2,3	2,8	2,8	3,1
Mitsubishi	12,5	1,0	14,4	1,0	0,7	0,9	0,9	1,0
Subaru	34,8	2,6	36,1	2,5	1,9	2,3	2,4	2,7
Hyundai	56,1	4,3	58,9	4,1	2,8	3,5	2,6	2,9
Kia	31,7	2,4	36,2	2,5	1,6	2,0	1,8	2,0
Autres importations	97,4	7,4	116,1	8,1	6,4	8,0	8,7	9,8
<b>CAMIONS LÉGERS</b>	<b>1287,4</b>	<b>97,7</b>	<b>1397,0</b>	<b>97,7</b>	<b>78,6</b>	<b>97,8</b>	<b>86,1</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 déc.	<u>2017</u> janv. à déc.	<u>2016</u> déc.	<u>2017</u> déc.
<b>CANADA</b>	<b>661,1</b>	<b>646,9</b>	<b>37,2</b>	<b>34,1</b>
<b>PROVINCES DE L'ATLANTIQUE</b>	<b>47,1</b>	<b>45,6</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>
Terre-Neuve	9,5	8,8	0,4	0,3
Nouvelle-Écosse	20,2	20,8	1,0	1,0
Nouveau-Brunswick	14,3	13,2	0,7	0,6
Île-du-Prince-Édouard	3,1	2,8	0,1	0,1
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>467,6</b>	<b>461,3</b>	<b>25,3</b>	<b>24,0</b>
Québec	198,5	187,7	9,1	8,6
Ontario	269,1	273,6	16,2	15,4
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>146,4</b>	<b>140,0</b>	<b>9,7</b>	<b>8,1</b>
Manitoba	14,4	13,6	0,8	0,7
Saskatchewan	9,3	8,7	0,6	0,5
Alberta	47,7	46,6	3,0	2,5
Colombie-Britannique	75,0	71,1	5,3	4,4

Source : Statistique Canada.

**VENTES DE CAMIONS PAR PROVINCE\***

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2016</u> janv. à déc.	<u>2017</u> janv. à déc.	<u>2016</u> déc.	<u>2017</u> déc.
<b>CANADA</b>	<b>1317,5</b>	<b>1417,4</b>	<b>89,9</b>	<b>92,8</b>
<b>PROVINCES DE L'ATLANTIQUE</b>	<b>94,4</b>	<b>98,4</b>	<b>5,8</b>	<b>5,4</b>
Terre-Neuve	24,2	24,4	1,4	1,1
Nouvelle-Écosse	34,2	38,2	2,3	2,1
Nouveau-Brunswick	30,3	30,1	1,7	1,9
Île-du-Prince-Édouard	5,7	5,7	0,4	0,3
<b>PROVINCES DU CENTRE</b>	<b>814,5</b>	<b>853,6</b>	<b>53,2</b>	<b>54,8</b>
Québec	261,8	270,0	16,3	15,9
Ontario	552,7	583,6	36,9	38,9
<b>PROVINCES DE L'OUEST</b>	<b>408,6</b>	<b>465,4</b>	<b>30,9</b>	<b>32,6</b>
Manitoba	43,1	49,7	3,2	3,7
Saskatchewan	42,8	47,5	3,0	3,2
Alberta	175,9	202,2	13,4	13,9
Colombie-Britannique	146,8	166,0	11,3	11,8

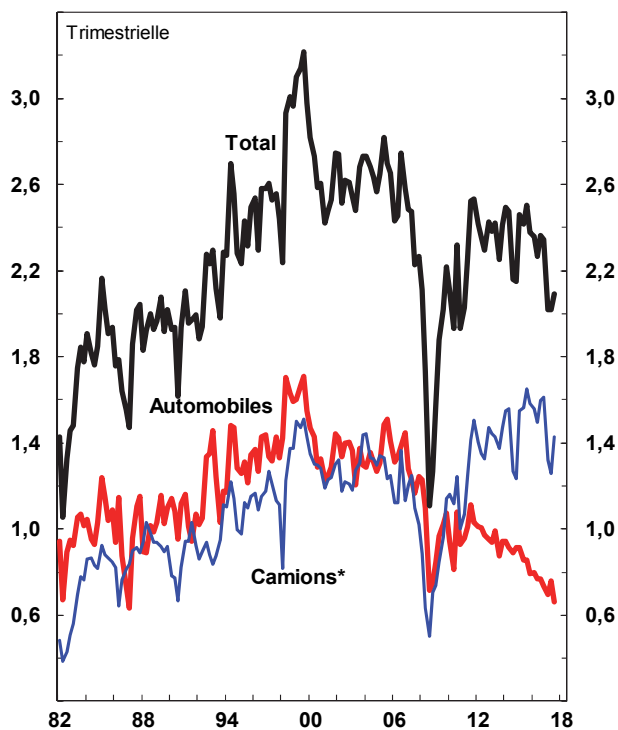
\*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Statistique Canada.

**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.	janv.	janv.
<b>TOTAL</b>	<b>2 370,7</b>	<b>2 199,8</b>	<b>192,5</b>	<b>173,7</b>
<b>AUTOMOBILES</b>	<b>803,2</b>	<b>749,4</b>	<b>62,1</b>	<b>55,8</b>
Chrysler	237,5	231,7	15,6	18,7
GM	122,4	98,1	5,8	2,6
Honda	205,8	209,5	19,2	16,4
Toyota	237,5	210,1	21,5	18,1
<b>CAMIONS*</b>	<b>1 567,5</b>	<b>1 450,4</b>	<b>130,4</b>	<b>117,9</b>
Chrysler	309,3	296,0	22,0	24,3
Ford	271,5	254,0	22,0	24,3
GM	402,0	298,9	33,6	20,5
Honda	205,4	219,9	19,6	18,2
Toyota	364,2	361,5	32,3	28,4
Autres	15,1	20,1	0,9	2,2

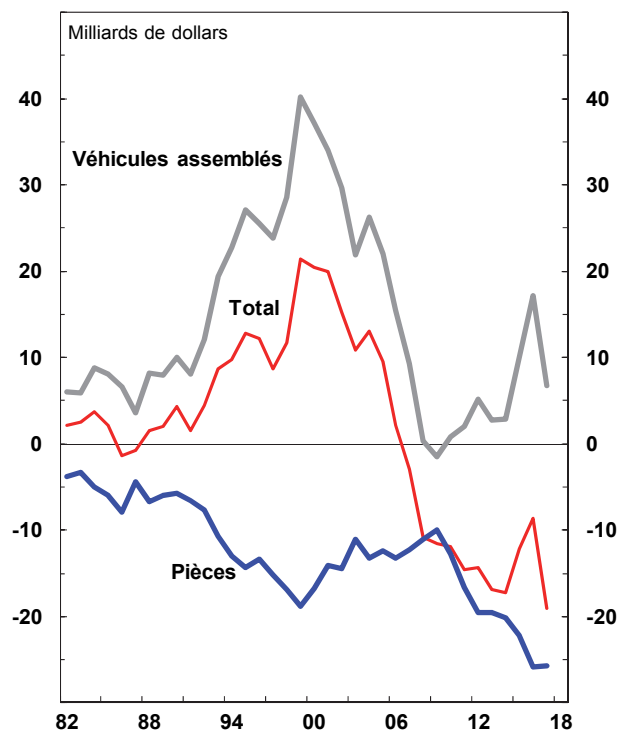
\*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Ward's Automotive Reports.

**Production canadiennes de véhicules automobiles**


Millions d'unités, taux annuels désaisonnalisés.

\*Camions légers, intermédiaires et lourds.

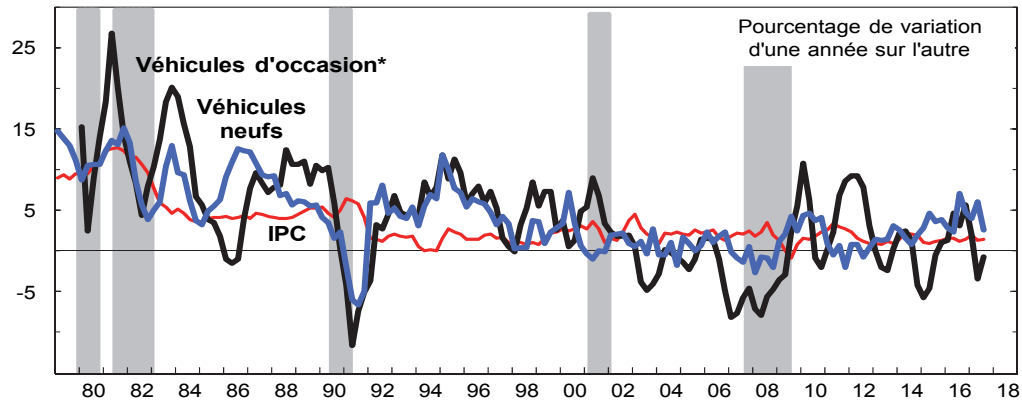
Source : Ward's Automotive Reports.

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


Source : Statistique Canada.

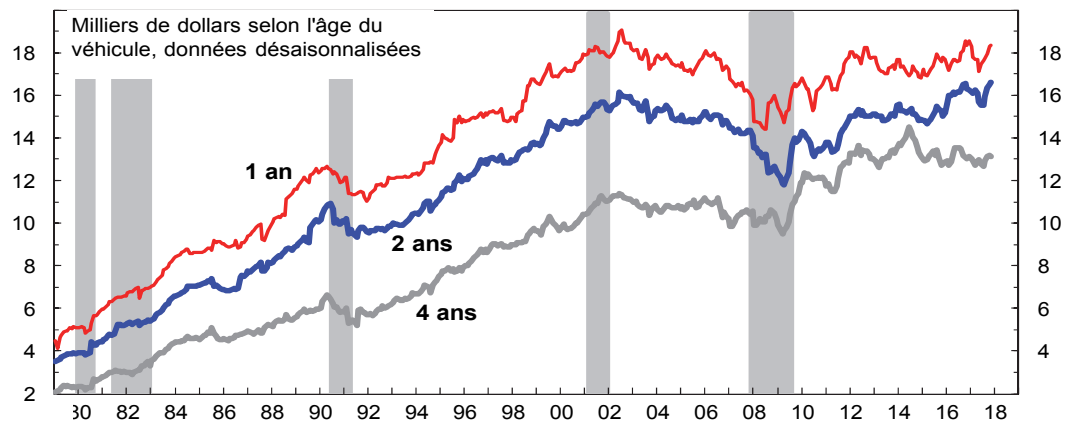
**Prix des voitures neuves et d'occasion**

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



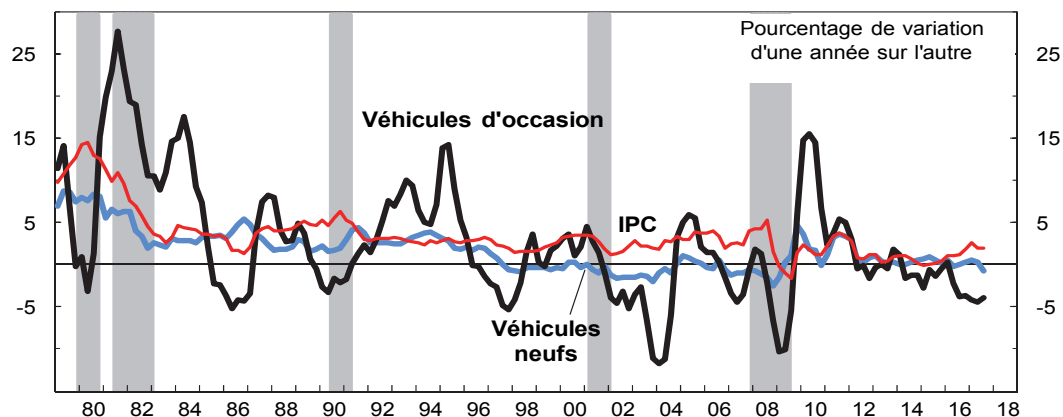
Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.  
Sources : Canadian Black Book, Statistique Canada.

**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	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	1392	1,84	5,34	4,85	2,07	16,99
	2010	1 649	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
	2017	3404	2,51	4,89	7,68	2,04	21,35
Trimestriel, taux annuels	2016T4	2852	2,65	4,84	6,99	1,94	18,62
	2017T1	2196	2,65	4,31	6,20	2,14	14,63
	2017T2	3904	2,43	5,32	8,99	2,11	25,44
	2017T3	3904	2,43	5,12	8,15	2,00	23,84
	2017T4	3612	2,65	4,81	7,24	1,94	21,18
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

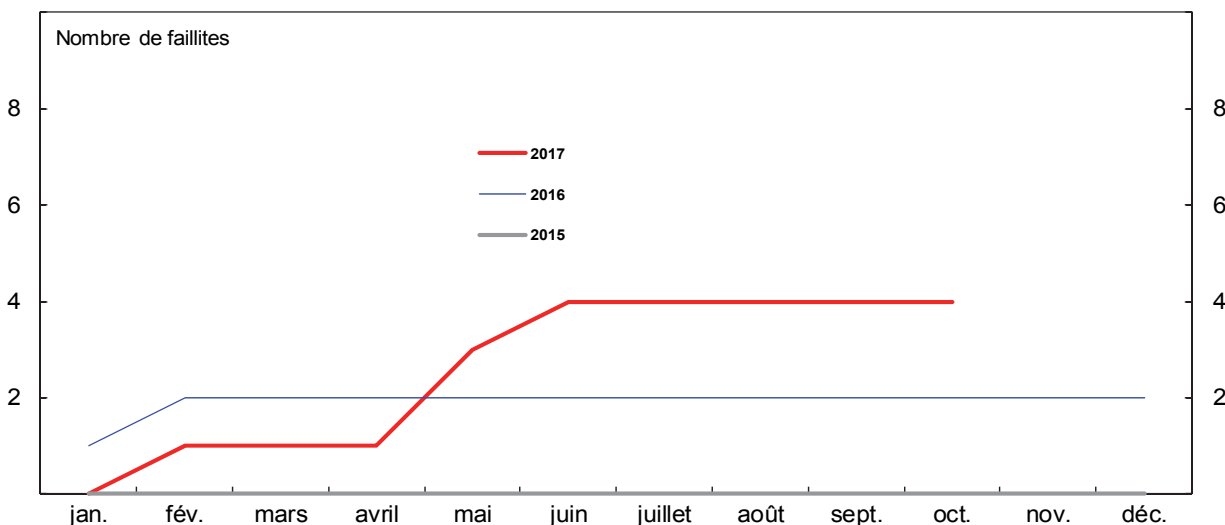
Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

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.