

La léthargie des ventes en Chine fait baisser mondialement les achats de voitures en octobre

- En octobre, les ventes mondiales de voitures ont de nouveau chuté sur un an : elles ont perdu 5,2 % en raison de la baisse des achats en Chine et de la léthargie de l'activité dans l'Union européenne, ce qui est venu effacer le rebond réalisé grâce à la liquidation des stocks en prévision des nouvelles règles sur les émissions polluantes.
- Cette brusque contraction sur un an en octobre dresse un portrait de la situation beaucoup plus négatif que ce que laisse entendre l'ensemble de la tendance de l'évolution des ventes de véhicules dans le monde, qui, même si elles ralentissent, n'en affichent pas moins une légère augmentation pour l'année.
- En chiffres désaisonnalisés, les ventes mondiales de véhicules ont bondi de 4,4 % sur un mois, par rapport à un recul brutal de 11,8 % sur un mois en septembre, essentiellement en raison de facteurs ponctuels ou temporaires.

LES VENTES DE VOITURES AU CANADA : STABLES SUR UN PLATEAU DU MARCHÉ; LES GAINS DES PARCS AUTOMOBILES COMPENSENT LES PERTES DANS LES VENTES AU DÉTAIL

Au Canada, les achats se sont repliés de 1,9 % sur un an pour inscrire un huitième mois consécutif de baisses en données annuelles; depuis septembre, ils ont toutefois monté de 3,1 % en rythme désaisonnalisé. Par rapport à la même période l'an dernier, les ventes de janvier à octobre ont fléchi de 1,7 % sur un an, ce qui cadre avec le ralentissement de la croissance économique dans les régions qui produisent plus de pétrole qu'elles n'en importent, après la reprise de 2017, ainsi qu'avec la baisse des dépenses des ménages partout au Canada. Depuis le début de l'année, les ventes de voitures sont érigées par la vigueur de l'expansion sur un an, soit 4,5 %, des achats des parcs automobiles par rapport à la léthargie des ventes au détail de voitures, qui ont reculé d'environ 2,5 % sur un an depuis le début de l'année.

Nous nous attendons toujours à ce que les ventes de véhicules au Canada terminent l'année à 2,00 millions d'exemplaires vendus, en baisse par rapport au sommet sans précédent de 2,04 millions de livraisons en 2017. Même si elles ont récemment fléchi, les ventes restent dans l'ensemble particulièrement résilientes en Ontario, grâce à une hausse de 0,8 % sur un an depuis le début de l'année, qu'elles ont commencé sur les chapeaux de roue. Par contre, en Alberta et en Colombie-Britannique, les achats ont tous inscrit sur un an une contraction proche de 5 % depuis le début de l'année. Au Québec, les ventes ont baissé de 1,8 % sur un an depuis le début de l'année.

AUX ÉTATS-UNIS, LES VENTES SONT PLUS VIGOUREUSES QU'ESCOMPTE

En octobre aux États-Unis, les ventes de véhicules ont légèrement augmenté de 0,5 %, sur un mois et sur un an à la fois, en chiffres désaisonnalisés. Le total des ventes sur dix mois depuis le début de l'année laisse apparaître une modeste hausse de 0,3 % sur un an, ce qui, de concert avec la croissance économique plus forte qu'attendu, est jusqu'à maintenant supérieur à la légère baisse attendue des ventes en 2018, qui devraient s'établir à 17,0 millions d'exemplaires, contre un total de 17,1 millions d'exemplaires en 2017.

Au T3 de 2018 aux États-Unis, les taux de défaillance sur le crédit automobile à 90 jours et plus n'ont pas cessé de progresser pour s'établir à 4,3 %, contre un creux de 3,1 % après la crise financière au T3 de 2014, ce qui pourrait s'expliquer par une détérioration de la qualité du crédit dans ce secteur. Or, cette hausse est essentiellement attribuable aux emprunteurs à haut risque — qui ne représentent que le cinquième environ des nouveaux prêts automobiles — alors que les taux de défaut de remboursement parmi les emprunteurs solvables ont à peine augmenté. En fait, les notes de crédit à l'origine se sont raffermies depuis le début de 2016 et s'inscrivent désormais à un niveau nettement supérieur à leur moyenne d'avant la crise financière.

AU MEXIQUE, LES TAUX D'INTÉRÊT ÉLEVÉS FONT BAISSER LES ACHATS

Au Mexique, les achats de voitures se sont repliés sur un an pour le dix-septième mois consécutif, après avoir baissé sur un an de 4,9 % en octobre, ce qui donne une diminution des ventes de 6,9 % sur un an depuis le début de l'année. Les acheteurs de voitures ont été tenus en échec par le cycle de durcissement de la Banco de Mexico : pendant ce cycle, le taux

RENSEIGNEMENTS

Juan Manuel Herrera, économiste

416.866.6781

Études économiques de la Banque Scotia

juanmanuel.herrera@scotiabank.com

Ventes de véhicules automobiles

	Oct '18	Janv-Oct '18
	(% d'évolution sur un an)	
Monde entier	-5,2	3,8
Amérique du Nord		
Canada	-1,9	-1,7
États Unis	0,5	0,4
Mexique	-4,9	-6,9
Amérique du Sud		
Argentine	-50,0	-16,0
Brésil	24,5	14,4
Chili	23,3	19,5
Colombie	9,9	4,3
Pérou	-8,3	-6,1
Europe de l'Ouest		
France	-1,5	5,7
Allemagne	-7,4	1,4
Italie	-7,4	-3,3
Espagne	-6,6	8,6
Royaume Uni	-2,9	-7,2
Europe de l'Est		
Russie	8,0	14,1
Turquie	-68,3	-32,5
Asie du Pacifique		
Australie	-26,7	-7,9
Chine	-12,0	-0,2
Inde	5,2	9,9
Japon	12,5	0,2
Corée	2,2	-0,6

Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Auto National Automotive Associations.

directeur de la banque centrale a été brusquement relevé pour passer de 3,00 % à la fin de 2015 à 8,00 % aujourd'hui. En chiffres désaisonnalisés, les ventes de voitures ont totalisé 117 000 exemplaires en octobre 2018, en baisse d'environ 14 % par rapport aux 137 000 exemplaires vendus 24 mois auparavant. Bien que la décélération des ventes de voitures paraisse se tasser, la vigoureuse remontée des achats de voitures des ménages reste furtive aux niveaux des taux d'intérêt actuels : le taux directeur réel de la Banxico frôle les 3 %, ce qui représente son plus haut depuis le début de 2008. Selon nos prévisions, les ventes de véhicules au Mexique devraient totaliser environ 1,45 million d'exemplaires en 2018, en baisse par rapport à 1,53 million en 2017 et à 1,60 million en 2016.

LES EFFORTS DE DÉSENETTEMENT EN CHINE FONT PLONGER LES VENTES EN CHIFFRES ANNUELS

Après une forte augmentation au premier semestre de 2018, les ventes de voitures en Chine ont été durement frappées par le durcissement des contrôles du crédit exercés par Beijing à la fin de 2017 et sont maintenant en voie de se replier en 2018, après une baisse de 12 % des achats sur un an en octobre. Puisqu'il faut s'attendre à des sanctions tarifaires américaines plus rigoureuses sur les importations chinoises — sanctions qui devraient passer de 10 % à l'heure actuelle à 25 % en janvier sur 200 milliards de dollars US d'exportations chinoises aux États-Unis —, nous nous attendons à ce que le gouvernement de ce pays autorise une plus libre circulation du crédit, ce qui pourrait porter la hausse des livraisons de voitures. Toujours est-il que l'impact de la guerre commerciale déclenchée par les États-Unis pourrait toujours amoindrir les attentes vis-à-vis de la croissance des ventes de voitures en Chine en 2019. Nous attendons que Washington se prononce sur les progrès accomplis jusqu'à maintenant dans les pourparlers commerciaux informels avec la Chine. Si ces pourparlers évoluent dans le bon sens d'ici la fin de l'année, il se peut que les États-Unis s'abstiennent d'accroître comme prévu les droits de douane dans la nouvelle année. Par contre, une rupture des discussions commerciales pourrait amener le président Trump à déployer des droits de douane exceptionnels sur toutes les importations américaines depuis la Chine, ce qui assombrirait marginalement les perspectives.

LES VENTES EN PRÉVISION DES NORMES SUR LES ÉMISSIONS POLLUANTES MUSCLENT LA LIQUIDATION DES STOCKS EN EUROPE; OR, LA TENDANCE SOUS-JACENTE RESTE SAINE

En octobre, la baisse des ventes de -7,5 % sur un an en Europe de l'Ouest a continué d'effacer le bond des achats en août dans l'Union européenne en prévision de l'adoption des nouvelles normes sur les émissions polluantes en septembre. Toutefois, en chiffres désaisonnalisés sur un mois, les ventes ont renoué avec la tendance et ont inscrit un bond de 24 % après avoir baissé de 41 % sur un mois en septembre. En Europe de l'Ouest, la conjoncture économique reste dans l'ensemble favorable à une légère augmentation des ventes de voitures, puisque depuis le début de l'année, les achats de véhicules dans la région ont augmenté de 2,1 % sur un an, en excluant le Royaume-Uni, où les ventes ont reculé de 7,2 % sur un an depuis le début de l'année. De concert avec le ralentissement de la croissance économique sur le continent, les ventes devraient, en 2019 pour l'Europe de l'Ouest, se stabiliser aux alentours des niveaux actuels de 14,50 millions d'exemplaires par an.

AU BRÉSIL, LES VENTES DEVRAIENT AUGMENTER DANS LES DEUX CHIFFRES EN 2018

Au Brésil, les ventes de véhicules continuent de remonter par rapport à la fin de 2016, en inscrivant un bond sur un an de 24,5 % en octobre, ce qui leur permettrait d'inscrire une forte progression de 12 % en 2018. Au Brésil, les achats de voitures ont été favorisés par l'assouplissement du taux directeur de la banque centrale et par la reprise de l'activité économique. Il n'empêche qu'au Brésil, le produit intérieur brut et le volume des ventes de voitures continuent de s'inscrire à des niveaux inférieurs à ceux qui ont été relevés avant le fléchissement des cours des produits de base, puisque la reprise économique est fragilisée par l'instabilité de la conjoncture politique. L'incertitude politique s'est depuis apaisée, puisque le président élu Jair Bolsonaro se prépare à entrer en fonction le 1^{er} janvier 2019 après avoir remporté les élections d'octobre.

PERSPECTIVES DES VENTES INTERNATIONALES D'AUTOMOBILES

(Millions d'unités)

	1990–1999	2000–14	2015	2016	2017	2018p
TOTAL	39,20	54,89	72,61	77,25	79,02	80,01
Amérique du Nord*	16,36	17,85	20,64	21,01	20,70	20,44
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	17,00
Mexique	0,54	0,99	1,35	1,60	1,53	1,44
Europe de l'Ouest	13,11	13,67	13,20	13,97	14,32	14,47
Allemagne	3,57	3,23	3,21	3,35	3,44	3,49
Europe orientale	1,18	3,08	3,15	3,14	3,41	3,55
Russie	0,78	1,87	1,60	1,43	1,60	1,78
Asie	6,91	17,12	32,29	36,06	37,10	37,80
Chine**	0,43	7,31	20,01	23,57	24,20	24,20
Inde	0,31	1,23	2,06	2,09	2,19	2,40
Amérique du Sud	1,64	3,17	3,33	3,07	3,49	3,75
Brésil	0,94	1,94	1,82	1,39	1,50	1,68

*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>2006–2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u> janv-oct **	<u>2018</u> Annuel p
(Milliers d'unités, taux annuel)						
CANADA	1 398	1 668	1 949	2 041	2 015	2 000
Automobiles	797	776	662	644	588	550
Production intérieure	583	490	439	438	384	370
Importations	214	286	223	206	204	180
Camions légers	601	892	1 287	1 397	1 427	1 450
(Millions d'unités, taux annuel)						
ÉTATS-UNIS	15,5	14,4	17,5	17,1	17,1	17,0
Automobiles	8,3	6,9	6,9	6,1	5,3	5,0
Camions légers	7,2	7,5	10,6	11,0	11,8	12,0
(Millions d'unités, taux annuel)						
NORD-AMÉRICAINNE						
PRODUCTION*	15,58	14,63	18,15	17,48	17,33	17,45
CANADA	2,50	2,24	2,37	2,19	2,02	2,03
ÉTATS-UNIS	11,67	9,80	12,18	11,23	11,21	11,32
MEXIQUE	1,41	2,59	3,60	4,06	4,10	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.

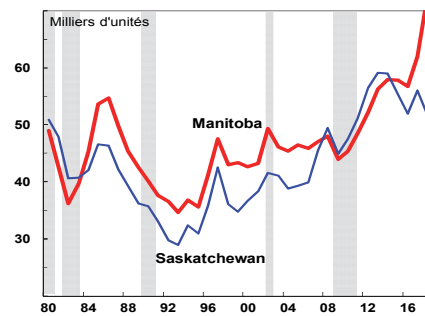
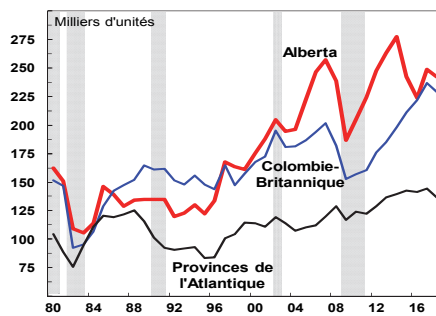
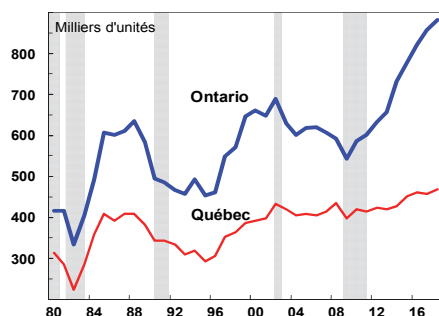
PERSPECTIVES DES VENTES DE VÉHICULES SELON LA PROVINCE*

(Milliers d'unités, taux annuel)

	<u>1994–2005</u> Moyenne	<u>2006–2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u> janv-sept **	<u>2018</u> Annuel p
CANADA	1 446	1 668	1 949	2 041	2 032	2 000
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	102	125	140	143	133	130
PROVINCES DU CENTRE	936	1 034	1 265	1 300	1 307	1 305
Québec	366	411	458	453	455	450
Ontario	570	623	807	847	848	855
PROVINCES DE L'OUEST	408	509	544	598	593	565
Manitoba	42	49	55	62	69	68
Saskatchewan	36	49	51	56	50	48
Alberta	166	232	220	245	234	230
Colombie-Britannique	164	179	218	235	223	219

*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>2017</u>		<u>2018</u>		<u>2017</u>		<u>2018</u>	
	janv. à oct.		janv. à oct.		oct.		oct.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	561,2	100,0	508,0	100,0	48,4	100,0	45,3	100,0
Trois Grands	105,8	18,9	92,1	18,1	7,6	15,7	6,2	13,7
General Motors	55,4	9,9	52,8	10,4	4,5	8,1	4,1	9,1
Ford	33,9	6,0	28,0	5,5	2,2	4,5	1,3	2,9
Chrysler	16,5	2,9	11,3	2,2	0,9	1,9	0,8	1,7
Constructeurs japonais	255,0	45,4	239,0	47,1	22,8	47,1	22,7	50,2
Honda	84,4	15,0	82,8	16,3	7,7	16,0	7,9	17,5
Toyota	77,8	13,9	74,8	14,7	7,2	14,9	7,9	17,5
Nissan	40,0	7,1	36,4	7,2	3,2	6,7	3,0	6,6
Mazda	29,5	5,3	26,9	5,3	2,5	5,1	2,4	5,3
Mitsubishi	7,2	1,3	4,0	0,8	0,6	1,3	0,2	0,4
Subaru	16,0	2,9	14,1	2,8	1,5	3,2	1,3	2,9
Hyundai	62,7	11,2	53,9	10,6	5,6	11,5	5,0	11,1
Volkswagen	43,3	7,7	36,2	7,1	3,9	8,1	3,5	7,7
Kia	35,0	6,2	32,2	6,3	3,2	6,5	2,9	6,5
BMW	18,9	3,4	17,5	3,4	1,6	3,4	1,6	3,6
Mercedes-Benz	19,9	3,5	17,3	3,4	1,9	3,9	1,5	3,4
Autres	20,7	3,7	19,7	3,9	1,8	3,7	1,7	3,7

*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>2017</u>		<u>2018</u>		<u>2017</u>		<u>2018</u>	
	janv. à oct.		janv. à oct.		oct.		oct.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	1163,6	100,0	1148,6	100,0	61,1	100,0	121,6	100,0
Trois Grands	651,5	56,0	624,3	54,3	57,5	94,2	53,3	43,8
General Motors	204,2	17,6	202,7	17,6	22,3	36,6	19,3	15,8
Ford	233,4	20,1	232,3	20,2	18,9	30,9	20,1	16,5
Chrysler	213,9	18,4	189,3	16,5	16,3	26,7	13,9	11,4
Autres constructeurs intérieurs	27,3	2,3	39,5	3,4	3,5	5,8	5,7	4,7
Constructeurs japonais	366,9	31,5	393,1	34,2	39,4	64,5	40,8	33,6
Honda	87,8	7,5	88,4	7,7	9,9	16,2	8,5	7,0
Toyota	117,2	10,1	122,3	10,6	12,4	20,4	13,7	11,3
Nissan	85,9	7,4	91,8	8,0	8,3	13,7	9,2	7,6
Mazda	33,8	2,9	37,9	3,3	3,9	6,4	3,6	3,0
Mitsubishi	12,3	1,1	17,8	1,6	1,4	2,3	1,6	1,3
Subaru	29,9	2,6	34,9	3,0	3,4	5,6	4,2	3,4
Hyundai	51,0	4,4	58,1	5,1	4,7	7,6	6,5	5,3
Kia	30,7	2,6	31,3	2,7	2,7	4,4	2,7	2,2
Autres importations	36,2	3,1	2,4	0,2	-46,7	-76,5	12,6	10,4
CAMIONS LÉGERS	1193,9	102,6	1218,2	106,1	115,8	189,5	115,8	95,3

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

VENTES D'AUTOMOBILES PAR PROVINCE

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2017</u> janv. à sept.	<u>2018</u> janv. à sept.	<u>2017</u> sept.	<u>2018</u> sept.
CANADA	517,1	464,8	58,8	48,9
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	37,6	31,5	4,3	3,1
Terre-Neuve	7,4	6,3	0,8	0,6
Île-du-Prince-Édouard	2,3	2,0	0,3	0,2
Nouvelle-Écosse	17,1	14,4	2,0	1,3
Nouveau-Brunswick	10,8	8,8	1,2	1,0
PROVINCES DU CENTRE	367,6	334,7	42,5	35,3
Québec	150,0	132,6	17,3	14,2
Ontario	217,6	202,1	25,3	21,2
PROVINCES DE L'OUEST	111,9	98,5	12,0	10,5
Manitoba	10,8	12,3	1,2	1,7
Saskatchewan	7,0	5,7	0,8	0,6
Alberta	37,3	30,7	3,9	3,2
Colombie-Britannique	56,8	49,9	6,2	5,0

Source : Statistique Canada.

VENTES DE CAMIONS PAR PROVINCE*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2017</u> janv. à sept.	<u>2018</u> janv. à sept.	<u>2017</u> sept.	<u>2018</u> sept.
CANADA	1102,4	1136,8	126,6	128,9
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	78,7	75,1	4,3	8,7
Terre-Neuve	19,4	18,2	0,8	2,2
Île-du-Prince-Édouard	4,5	4,3	0,3	0,5
Nouvelle-Écosse	30,2	28,4	2,0	3,3
Nouveau-Brunswick	24,5	24,3	1,2	2,8
PROVINCES DU CENTRE	666,9	705,4	78,9	79,3
Québec	217,9	230,1	25,5	25,7
Ontario	449,0	475,3	53,4	53,5
PROVINCES DE L'OUEST	356,7	356,2	43,4	40,9
Manitoba	37,2	42,9	4,7	4,7
Saskatchewan	36,6	33,2	4,4	4,0
Alberta	155,8	154,6	18,9	18,1
Colombie-Britannique	127,1	125,5	15,3	14,1

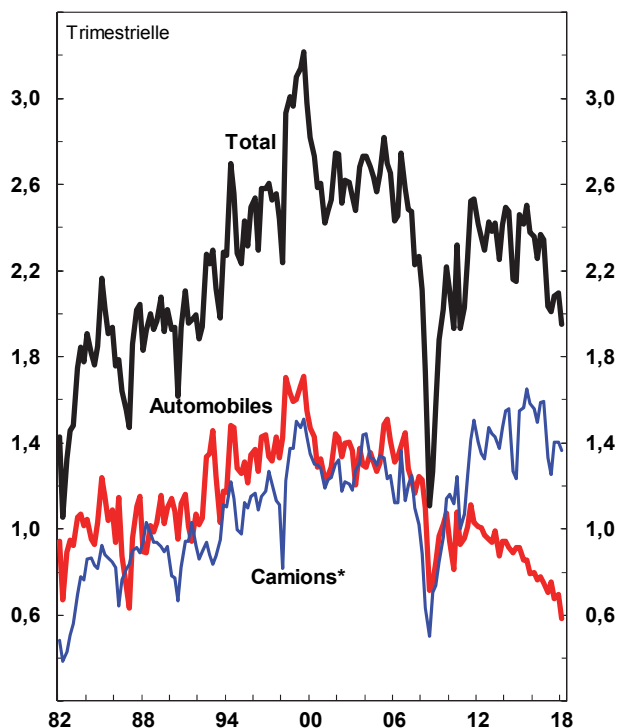
*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Statistique Canada.

PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
	janv. à oct.	janv. à oct.	oct.	oct.
TOTAL	1 842,1	1 707,5	152,5	178,0
AUTOMOBILES	626,2	545,1	65,2	53,8
Chrysler	189,3	158,9	20,9	14,2
GM	80,3	47,5	9,5	5,3
Honda	175,7	176,7	18,4	18,5
Toyota	180,9	162,0	16,4	15,9
CAMIONS*	1 215,9	1 162,4	87,3	124,2
Chrysler	241,4	263,3	2,3	27,1
Ford	214,2	192,1	22,2	17,1
GM	253,7	225,7	10,9	27,8
Honda	185,8	188,2	19,1	20,4
Toyota	305,3	275,5	31,2	29,8
Autres	15,5	17,6	1,6	2,0

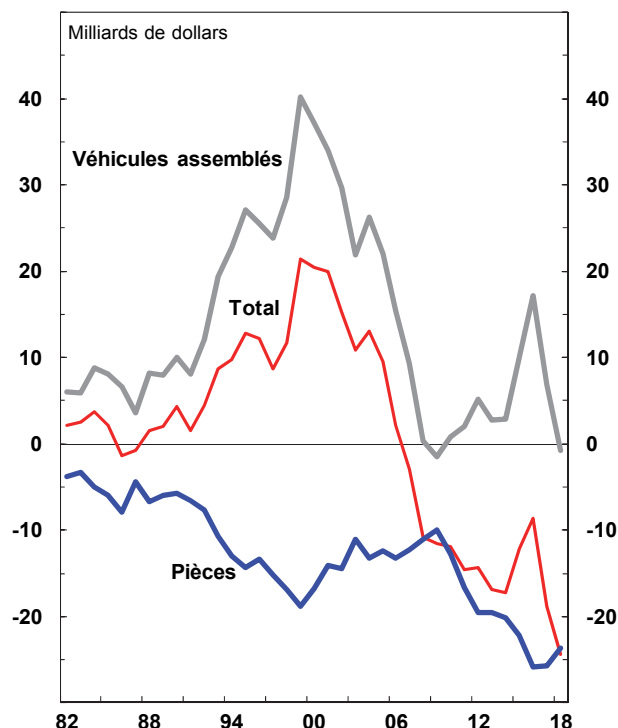
*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Ward's Automotive Reports.

Production canadiennes de véhicules automobiles


Millions d'unités, taux annuels désaisonnalisés.

*Camions légers, intermédiaires et lourds.

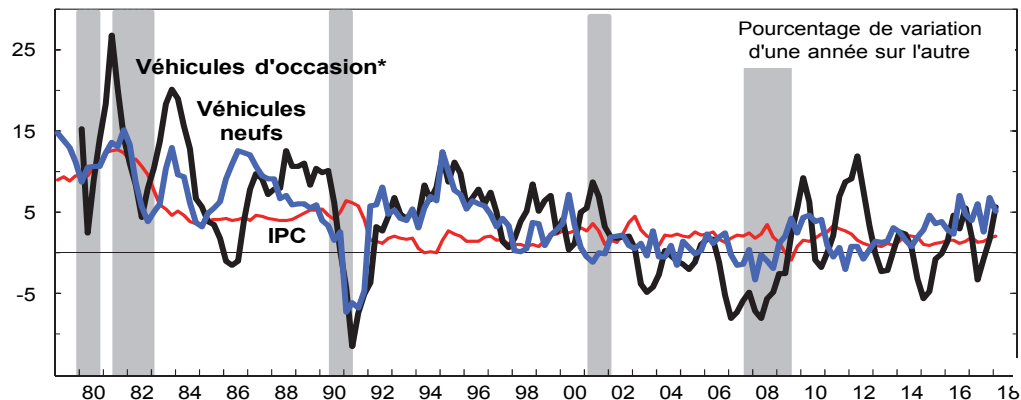
Source : Ward's Automotive Reports.

Balances Canada — monde du commerce des véhicules automobiles


Les données pour 2018 sont celles de janvier-septembre exprimées en taux annuel. Source : Statistique Canada.

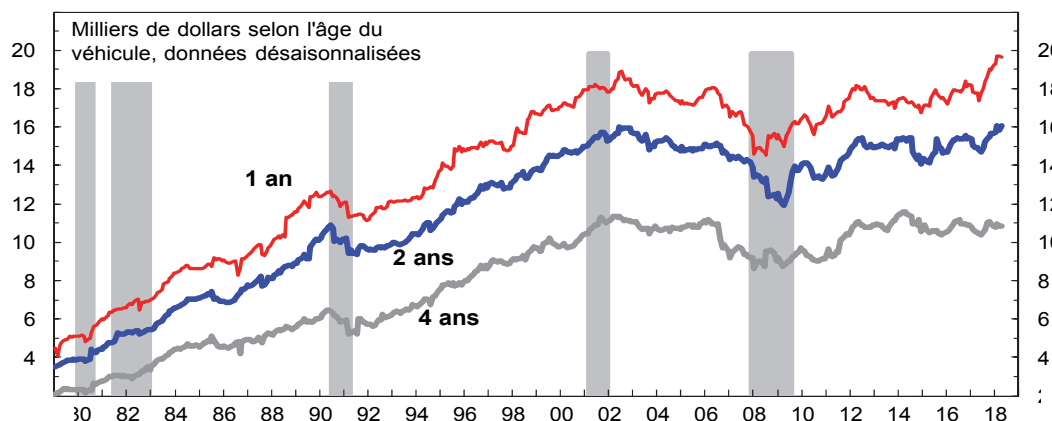
Prix des voitures neuves et d'occasion

Indicateurs Scotia des prix des automobiles — Canada



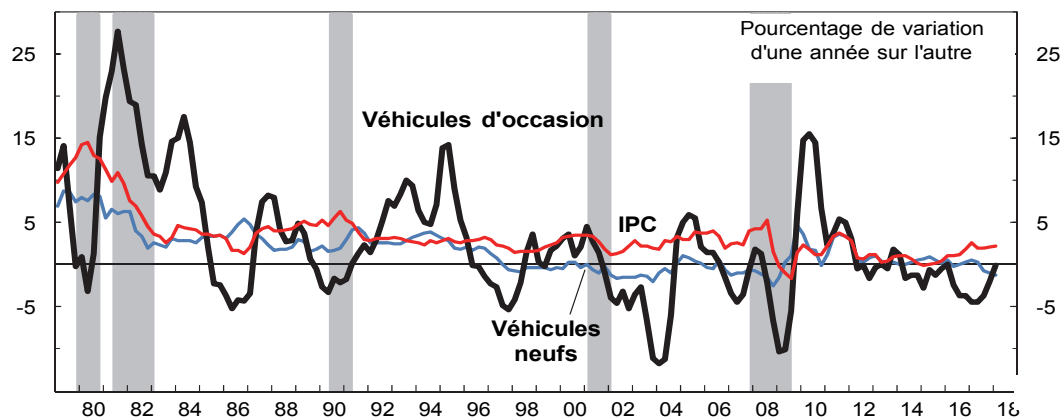
Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.
Sources : Canadian Black Book, Statistique Canada.

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 pour 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	2930	2,65	5,19	7,47	1,94	21,06
	2016	2940	2,46	5,06	7,54	1,87	18,84
	2017	3660	2,73	4,89	8,02	1,89	21,39
	Trimestriel, taux annuels						
	2017T2	4232	2,51	5,01	9,43	1,94	23,48
	2017T3	4204	2,56	5,00	8,54	1,85	22,12
	2017T4	3844	2,54	4,92	7,53	1,79	21,16
	2018T1	2260	2,20	4,69	5,76	1,90	15,94
	2018T2	3644	2,25	4,69	6,88	1,88	17,44
	Moyenne (1989–2017)	1094	1,40	5,96	3,68	2,30	12,63
	Plancher (1989–2017)	-68	0,10	4,32	1,10	3,57	-1,20

Définition des ratios :

Marge bénéficiaire avant impôt : revenu avant impôt/ventes

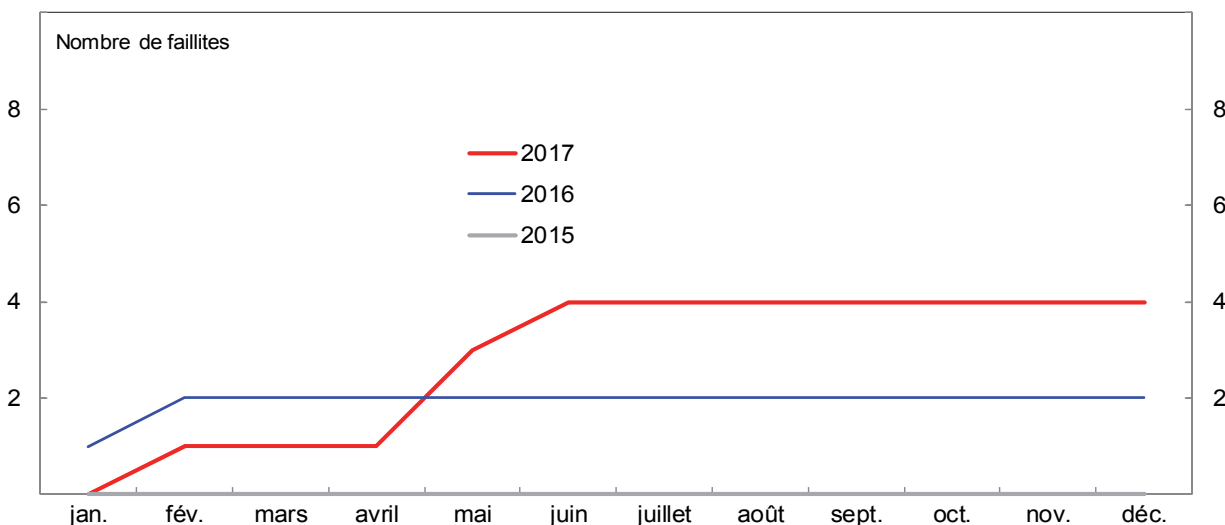
Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

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 Scotiabank 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.