

Les États-Unis et la Chine ralentissent le rythme de la croissance des ventes mondiales de voitures

- En juillet, la croissance des ventes mondiales de voitures s'est nettement ralentie, surtout en raison du recul des ventes sur un an aux États-Unis, en Chine et au Canada, de même qu'à cause du brusque freinage des achats de véhicules en Inde et de la contraction soutenue au Mexique.
- Selon les données publiées jusqu'en août, les ventes de voitures au Canada ont continué de baisser sur un an; aux États-Unis, elles sont restées stables.
- En Europe de l'Ouest, les ventes ont été musclées par le dégagement des stocks de véhicules en prévision des nouvelles exigences sur le contrôle des émissions, qui prendront effet le 1^{er} septembre 2018

CANADA : VENTES TOUJOURS AUSSI LÉTHARGIQUES

Au Canada, les ventes de voitures n'ont pas baissé aussi brusquement depuis deux ans, à 3,6 % sur un an en juillet, pour ensuite se contracter de 1,6 % sur un an en août; il s'agissait du sixième mois consécutif de recul sur un an. Ce repli du marché de l'automobile tranche sur la vigueur de l'économie canadienne, qui a crû à un rythme annualisé de 2,9 % en glissement trimestriel au deuxième trimestre, après un début d'année anémique. Même si le rythme de croissance de l'emploi s'est ralenti en 2018, les salaires progressent vigoureusement et le taux de chômage s'inscrit à son plus creux depuis plus de 10 ans. Le ratio des ventes de véhicules neufs par rapport à la population des jeunes frôle toujours des records alors même que la hausse des taux d'intérêt pourrait restreindre les achats de biens importants des ménages canadiens. Les hausses sur un an dans les deux chiffres dans les achats des parcs automobiles ont enrayé des baisses plus prononcées en juillet et en août : les ventes au détail ont inscrit d'importantes baisses sur un an dans la période estivale. Depuis le début de 2018, les ventes de véhicules au Canada ont fléchi de 0,9 % sur un an par rapport aux huit premiers mois de 2017, ce qui cadre avec les attentes d'une légère baisse des ventes en 2018 après les records atteints l'an dernier.

L'Ontario — qui intervient pour plus de 40 % dans les achats de véhicules au Canada — a inscrit en juillet une légère progression des ventes sur un an, alors qu'en Alberta et en Colombie-Britannique, les achats de véhicules — qui représentent plus d'un cinquième de l'ensemble du marché automobile canadien — ont reculé de plus de 10 % sur un an dans chacune de ces provinces. Les données des provinces pour août n'ont pas encore été publiées. La contraction des ventes en Colombie-Britannique est la plus forte depuis 2009 et marque un brusque revirement par rapport à 2017, alors que les livraisons de voitures avaient gagné 7,1 %. En Alberta, les achats suivent une tendance comparable, après avoir progressé de 11,4 % l'an dernier. La contraction des ventes en Alberta s'inscrit dans la foulée d'une année au cours de laquelle les achats de voitures ont été portés par la forte reprise économique et le remplacement des véhicules après les incendies de forêt de Fort McMurray. Par contre, la contraction enregistrée en Colombie-Britannique s'explique par le ralentissement substantiel des dépenses des ménages dans cette province au début de l'année, qui avaient porté sa vigoureuse croissance de 2013 à 2017, à 3,6 % par an en moyenne. Puisque la croissance de l'emploi et les dépenses de consommation devraient, cette année et en 2019, se modérer par rapport à leurs pics cycliques — et être de plus en plus contrainte par la hausse des coûts du crédit et l'accessibilité limitée des prix des logements —, nous nous attendons à ce que les ventes de voitures en Colombie-Britannique baissent en 2018, après avoir augmenté de 6,9 % l'an dernier.

RENSEIGNEMENTS

Juan Manuel Herrera

416.866.6781

Études économiques de la Banque Scotia

juanmanuel.herrera@scotiabank.com

Ventes de véhicules automobiles

	Juill '18	Janv-Juill '18	Août '18
	(% d'évolution sur un an)		
Monde entier	0,5	3,8	-
Amérique du Nord			
Canada	-3,6	-0,7	-1,6
États Unis	-3,4	1,3	0,0
Mexique	-6,4	-8,1	-5,3
Amérique du Sud			
Argentine	-35,8	-4,0	-31,9
Brésil	16,8	14,2	14,0
Chili	11,4	22,4	9,5
Colombie	3,4	1,2	-
Pérou	-8,1	-1,5	-
Europe de l'Ouest			
France	18,9	6,3	39,9
Allemagne	12,3	4,2	24,7
Italie	4,4	-0,8	9,6
Espagne	19,3	11,0	48,7
Royaume Uni	1,2	-5,5	23,1
Europe de l'Est			
Russie	10,6	17,0	11,0
Turquie	-32,6	-15,0	-
Asie du Pacifique			
Australie	-8,4	-0,7	-
Chine	-3,4	4,3	-
Inde	1,1	14,0	-
Japon	3,3	-1,1	-
Corée	4,5	0,7	-

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

ÉTATS-UNIS : PLATEAUX DU MARCHÉ ET BAISSÉS ADOSSÉES

Aux États-Unis, les achats de véhicules ont perdu 3,4 % sur un an en juillet, après un gain massif de 5,3 % sur un an en juin, et sont restés relativement anémiques en août, puisque 16,6 millions d'exemplaires se sont vendus en chiffres annualisés, ce qui donne lieu pour la première fois à des ventes adossées de moins de 17 millions d'exemplaires en rythme annualisé depuis août 2017. La baisse des stocks a pu peser sur les ventes après le premier semestre de 2018, puisqu'elles ont augmenté de 2 % sur un an par rapport à la même période en 2017. Chez les concessionnaires, les stocks de camions de la série F de Ford, voiture la plus vendue aux États-Unis, ont baissé pour s'établir à une provision de 70 jours en août 2018, contre une provision de 83 jours douze mois auparavant. De même, le Chevy Silverado a cédé le deuxième rang des véhicules les plus vendus en août, puisque les stocks du modèle Silverado 2019 n'ont pas suffi à répondre à la demande et que les mesures d'incitation ont été réduites pour l'ensemble des véhicules GM, en particulier les camions.

MEXIQUE : QUINZIÈME BAISSÉ CONSÉCUTIVE

En août au Mexique, les ventes de voitures ont reculé en glissement annuel pour un quinzième mois consécutif, alors que l'industrie affronte les vents contraires d'un ralentissement de la croissance des salaires réels et de la hausse des taux de crédit. Le taux directeur de la Banco de Mexico culmine toujours à son pic depuis l'époque qui a précédé la crise financière en raison de la forte inflation des prix à la consommation après une dévalorisation relativement brusque du peso. En outre, l'incertitude qui a pesé sur la renégociation de l'ALÉNA et sur les présidentielles de juillet ont pu fragiliser la confiance des consommateurs. Les salaires réels se sont toutefois légèrement relevés sur un an pendant six mois consécutifs jusqu'en juin, après avoir baissé pendant treize mois d'affilée. Les équipes de négociateurs américains et mexicains se sont provisoirement entendues sur les règles d'origine des voitures, ce qui pourrait les rapprocher de la fin de la renégociation de l'ALÉNA, et la hausse des salaires viendra accélérer les ventes de véhicules automobiles dans le dernier tiers de 2018.

AMÉRIQUE LATINE : REBOND DES VENTES AU BRÉSIL, MALGRÉ LES RISQUES À L'HORIZON

Après quelques mois de croissance terne, les ventes de véhicules au Brésil ont progressé dans les deux chiffres sur un an en juillet et en août, alors qu'en Argentine, les affres économiques continuent de déprimer fortement les ventes. La grève des chauffeurs de camion en raison des coûts du carburant diesel au Brésil a donné lieu à des barrages routiers et à une forte contraction des livraisons manufacturières à la fin de mai et au début de juin. Même si la confiance des consommateurs s'est légèrement rétablie depuis la fin des manifestations, l'incertitude politique reste exacerbée alors que les Brésiliens se rendront aux urnes en octobre 2018 pour élire un nouveau président et qu'il n'y a pas de prétendant évident. L'effondrement économique de l'Argentine — les ventes se sont contractées d'environ un tiers sur un an dans chacun des mois de juin, juillet et août — a aussi eu pour effet de réduire brusquement la demande de voitures construites au Brésil. En août au Chili, les ventes de voitures ont inscrit une progression à un seul chiffre sur un an pour la première fois depuis décembre 2017, même si la croissance économique de ce pays reste relativement vigoureuse et qu'elle devrait continuer d'étayer des gains solides d'ici la fin de l'année.

PERSPECTIVES DES VENTES INTERNATIONALES D'AUTOMOBILES

(Millions d'unités)

	<u>1990–1999</u>	<u>2000–14</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018p</u>
TOTAL	39,20	54,89	72,61	77,25	79,02	81,50
Amérique du Nord*	16,36	17,85	20,64	21,01	20,70	20,60
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	17,10
Mexique	0,54	0,99	1,35	1,60	1,53	1,50
Europe de l'Ouest	13,11	13,67	13,20	13,97	14,32	14,60
Allemagne	3,57	3,23	3,21	3,35	3,44	3,50
Europe orientale	1,18	3,08	3,15	3,14	3,41	3,65
Russie	0,78	1,87	1,60	1,43	1,60	1,75
Asie	6,91	17,12	32,29	36,06	37,10	38,79
Chine**	0,43	7,31	20,01	23,57	24,20	24,92
Inde	0,31	1,23	2,06	2,09	2,19	2,33
Amérique du Sud	1,64	3,17	3,33	3,07	3,49	3,86
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.

EUROPE : FORTE ACCÉLÉRATION DES VENTES EN PRÉVISION DES NOUVELLES NORMES SUR LES ÉMISSIONS

En Europe de l'Ouest, les ventes de voitures ont bondi en juillet et en août : les concessionnaires ont en effet voulu se défaire de leurs stocks de voitures qui ne répondront pas aux nouvelles normes sur les émissions dans l'UE, qui doivent entrer en vigueur le 1^{er} septembre 2018. Les achats de véhicules ont progressé dans les deux chiffres par rapport à août l'an dernier dans toutes les grandes puissances économiques européennes; les statistiques ont toutefois fléchi pour l'Italie et le Royaume-Uni — qui continuent d'être aux prises avec des ondes de choc intérieures et internationales — par rapport à de fortes augmentations en France, en Allemagne et en Espagne. Les ventes devraient se corriger en septembre lorsque les programmes d'incitation des concessionnaires prendront fin.

ASIE : PREMIÈRE BAISSÉ DES ACHATS EN CHINE DEPUIS PLUS DE DEUX ANS

En Chine, les ventes de véhicules ont fléchi sur un an en juillet pour la première fois depuis mai 2016, à l'exception de la dégringolade qui se produit généralement à l'époque du Nouvel An chinois. Les représentants des constructeurs de l'Association automobile chinoise ont constaté que le spectre de l'escalade des tensions commerciales avec les États-Unis pourrait peser sur les ventes d'ici la fin de l'année. Or, la baisse inscrite en juillet s'explique probablement par la dissociation entre les produits offerts par certains constructeurs automobiles et les préférences des consommateurs. Les importations de voitures chinoises se sont fortement repliées en chiffres annuels en juin : les importateurs ont repoussé les livraisons pour éviter les nouvelles sanctions tarifaires appliquées dans ce mois. En glissement mensuel, le volume des importations chinoises de véhicules automobiles s'est replié de 44 % en juin. **En Inde, les achats de véhicules se sont aussi ralentis considérablement par rapport au rythme de 38 % sur un an en juin à 1,1 % sur un an en juillet à cause d'un ensemble de facteurs ponctuels ou passagers** : forte base de juillet 2017, grève des camionneurs au milieu de juillet, ce qui a freiné les livraisons de véhicules, et réduction planifiée des stocks avant le lancement de nouveaux modèles. En Asie, les ventes de voitures en excluant la Chine — pays qui représente plus de 60 % de l'ensemble des achats de véhicules du continent asiatique — ont augmenté assez vigoureusement de 5,5 % sur un an en juillet, contre 0,3 % à peine sur un an en tenant compte du marché chinois.

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-juill **	<u>2018</u> Annuel p
(Milliers d'unités, taux annuel)						
CANADA	1 398	1 668	1 949	2 041	2 029	2 000
Automobiles	797	776	662	644	596	610
Production intérieure	583	490	439	438	389	415
Importations	214	286	223	206	207	195
Camions légers	601	892	1 287	1 397	1 433	1 390
(Millions d'unités, taux annuel)						
ÉTATS-UNIS	15,5	14,4	17,5	17,1	17,1	17,1
Automobiles	8,3	6,9	6,9	6,1	5,3	5,2
Camions légers	7,2	7,5	10,6	11,0	11,7	11,9
(Millions d'unités, taux annuel)						
NORD-AMÉRICAINNE						
PRODUCTION*	15,58	14,63	18,15	17,48	17,04	17,25
CANADA	2,50	2,24	2,37	2,19	2,10	2,05
ÉTATS-UNIS	11,67	9,80	12,18	11,23	11,08	11,35
MEXIQUE	1,41	2,59	3,60	4,06	3,85	3,85

*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.

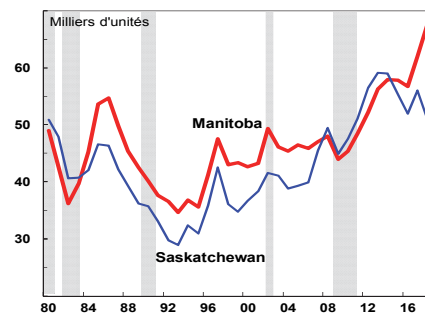
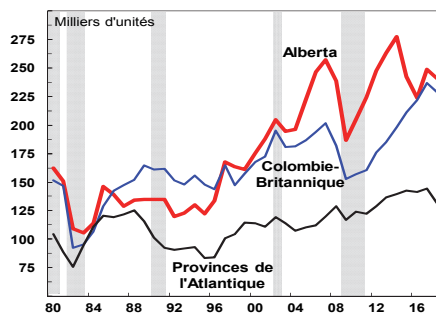
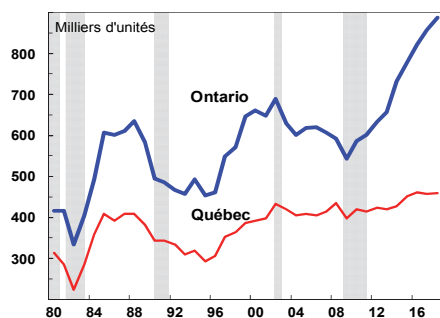
PERSPECTIVES DES VENTES DE VÉHICULES SELON LA PROVINCE*

(Milliers d'unités, taux annuel)

	<u>1994–2005</u> Moyenne	<u>2006–2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u> janv-juill**	<u>2018</u> Annuel p
CANADA	1 446	1 668	1 949	2 041	2 045	2 000
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	102	125	140	143	133	138
PROVINCES DU CENTRE	936	1 034	1 265	1 300	1 319	1 266
Québec	366	411	458	453	460	445
Ontario	570	623	807	847	860	821
PROVINCES DE L'OUEST	408	509	544	598	593	596
Manitoba	42	49	55	62	72	61
Saskatchewan	36	49	51	56	51	56
Alberta	166	232	220	245	237	248
Colombie-Britannique	164	179	218	235	225	231

*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 août		janv. à août		août		août	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	455,8	100,0	413,4	100,0	59,0	100,0	52,7	100,0
Trois Grands	89,0	19,5	77,5	18,7	9,0	15,3	7,7	14,5
General Motors	45,6	10,0	43,6	10,6	5,3	8,1	4,8	9,1
Ford	28,5	6,2	24,5	5,9	3,2	5,4	2,4	4,6
Chrysler	14,9	3,3	9,3	2,3	0,6	0,9	0,4	0,8
Constructeurs japonais	206,1	45,2	193,2	46,7	26,8	45,4	25,7	48,7
Honda	68,2	15,0	66,7	16,1	9,5	16,1	9,3	17,7
Toyota	61,8	13,6	59,3	14,3	8,0	13,6	8,0	15,2
Nissan	33,1	7,3	30,2	7,3	3,5	6,0	3,5	6,6
Mazda	24,2	5,3	22,1	5,3	3,3	5,6	3,1	5,8
Mitsubishi	6,0	1,3	3,6	0,9	0,8	1,4	0,2	0,4
Subaru	12,8	2,8	11,3	2,7	1,6	2,7	1,5	2,8
Hyundai	51,0	11,2	43,2	10,5	7,0	11,9	6,3	11,9
Volkswagen	34,9	7,7	28,8	7,0	5,8	9,9	4,2	7,9
Kia	26,9	5,9	26,4	6,4	4,3	7,3	3,9	7,4
BMW	15,1	3,3	14,0	3,4	2,0	3,4	1,8	3,3
Mercedes-Benz	16,0	3,5	14,3	3,5	1,8	3,1	1,4	2,7
Autres	16,9	3,7	16,1	3,9	2,2	3,7	1,9	3,6

*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 août		janv. à août		août		août	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
TOTAL	950,5	100,0	940,9	100,0	125,7	100,0	130,4	100,0
Trois Grands	526,3	55,4	509,3	54,1	66,9	53,2	65,4	50,2
General Motors	159,7	16,8	162,6	17,3	23,7	18,8	21,2	16,3
Ford	186,9	19,7	187,8	20,0	24,1	19,2	26,8	20,6
Chrysler	179,7	18,9	158,9	16,9	19,1	15,2	17,3	13,3
Autres constructeurs intérieurs	17,6	1,9	25,0	2,7	2,3	1,9	3,5	2,7
Constructeurs japonais	285,8	30,1	310,8	33,0	38,8	30,9	41,3	31,6
Honda	68,2	7,2	70,8	7,5	8,8	7,0	9,3	7,1
Toyota	91,4	9,6	95,9	10,2	12,0	9,5	12,4	9,5
Nissan	67,8	7,1	72,4	7,7	9,7	7,7	9,8	7,5
Mazda	25,9	2,7	30,6	3,3	3,8	3,0	4,0	3,1
Mitsubishi	9,5	1,0	14,4	1,5	1,2	1,0	2,2	1,7
Subaru	23,0	2,4	26,6	2,8	3,4	2,7	3,5	2,7
Hyundai	40,6	4,3	45,5	4,8	5,0	4,0	7,0	5,4
Kia	25,0	2,6	26,0	2,8	3,4	2,7	3,5	2,7
Autres importations	55,1	5,8	24,4	2,6	9,3	7,4	9,7	7,4
CAMIONS LÉGERS	948,2	99,8	978,4	104,0	124,9	99,4	128,2	98,3

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

Remarque : À partir de ce numéro, l'ordre des provinces de l'Atlantique est modifié pour tenir compte de leur situation géographique d'est en ouest.

VENTES D'AUTOMOBILES PAR PROVINCE

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2017</u> janv. à juin	<u>2018</u> janv. à juin	<u>2017</u> juin	<u>2018</u> juin
CANADA	272,4	249,7	66,2	60,8
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	19,0	16,6	4,9	4,4
Terre-Neuve	3,9	3,4	0,8	0,8
Île-du-Prince-Édouard	1,2	0,9	0,3	0,3
Nouvelle-Écosse	8,4	7,8	2,2	2,1
Nouveau-Brunswick	5,5	4,5	1,5	1,2
PROVINCES DU CENTRE	193,2	178,1	46,6	43,2
Québec	78,3	71,5	18,7	16,3
Ontario	114,9	106,6	28,0	27,0
PROVINCES DE L'OUEST	60,2	55,0	14,8	13,2
Manitoba	5,8	6,7	1,4	1,6
Saskatchewan	3,7	3,1	0,9	0,8
Alberta	20,4	17,3	4,8	4,0
Colombie-Britannique	30,2	28,0	7,7	6,8

Source : Statistique Canada.

Remarque : À partir de ce numéro, l'ordre des provinces de l'Atlantique est modifié pour tenir compte de leur situation géographique d'est en ouest.

VENTES DE CAMIONS PAR PROVINCE*

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2017</u> janv. à juin	<u>2018</u> janv. à juin	<u>2017</u> juin	<u>2018</u> juin
CANADA	577,4	604,8	134,8	143,6
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	39,8	38,2	4,9	9,8
Terre-Neuve	9,8	9,1	0,8	2,4
Île-du-Prince-Édouard	2,2	2,1	0,3	0,6
Nouvelle-Écosse	15,2	14,5	2,2	3,7
Nouveau-Brunswick	12,6	12,6	1,5	3,1
PROVINCES DU CENTRE	351,6	376,3	85,3	89,3
Québec	114,9	124,4	27,1	27,2
Ontario	236,8	251,9	58,3	62,1
PROVINCES DE L'OUEST	185,9	190,2	44,6	44,5
Manitoba	19,1	23,7	4,4	4,5
Saskatchewan	19,2	17,2	4,6	4,2
Alberta	81,6	82,4	19,4	19,6
Colombie-Britannique	66,1	67,0	16,3	16,2

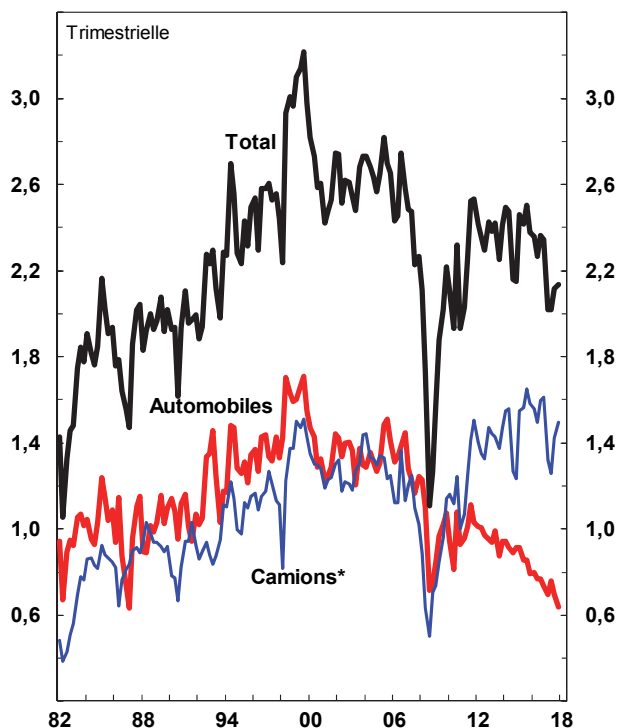
*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Statistique Canada.

PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES

(Milliers d'unités, données non désaisonnalisées)

	<u>2017</u> janv. à juill.	<u>2018</u> janv. à juill.	<u>2017</u> juill.	<u>2018</u> juill.
TOTAL	1 326,9	1 202,1	113,3	120,8
AUTOMOBILES	430,3	391,1	33,8	35,0
Chrysler	124,0	119,7	9,3	7,2
GM	51,7	32,4	0,4	3,2
Honda	122,3	123,6	13,0	13,1
Toyota	132,3	115,4	11,1	11,5
CAMIONS*	896,6	811,0	79,5	85,7
Chrysler	178,0	181,4	15,3	14,4
Ford	150,0	152,8	12,2	17,6
GM	215,2	142,3	14,6	15,9
Honda	131,3	132,0	13,7	14,7
Toyota	211,6	190,6	22,1	21,3
Autres	10,5	11,8	1,6	1,9

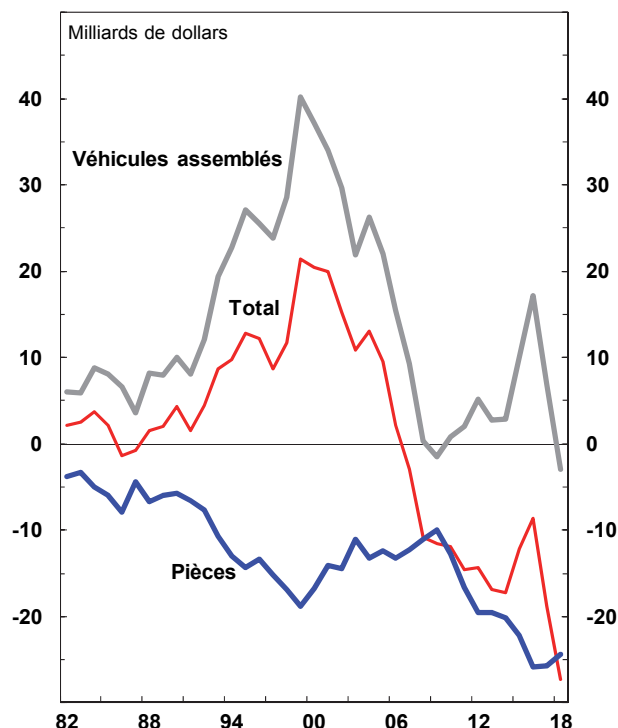
*Camions légers, intermédiaires et lourds. Source : Ward's Automotive Reports.

Production canadiennes de véhicules automobiles


Millions d'unités, taux annuels désaisonnalisés.

*Camions légers, intermédiaires et lourds.

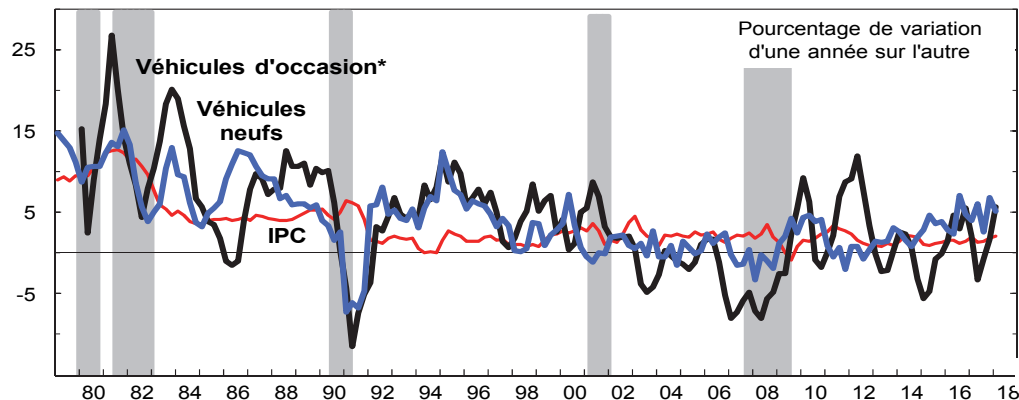
Source : Ward's Automotive Reports.

Balances Canada — monde du commerce des véhicules automobiles


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

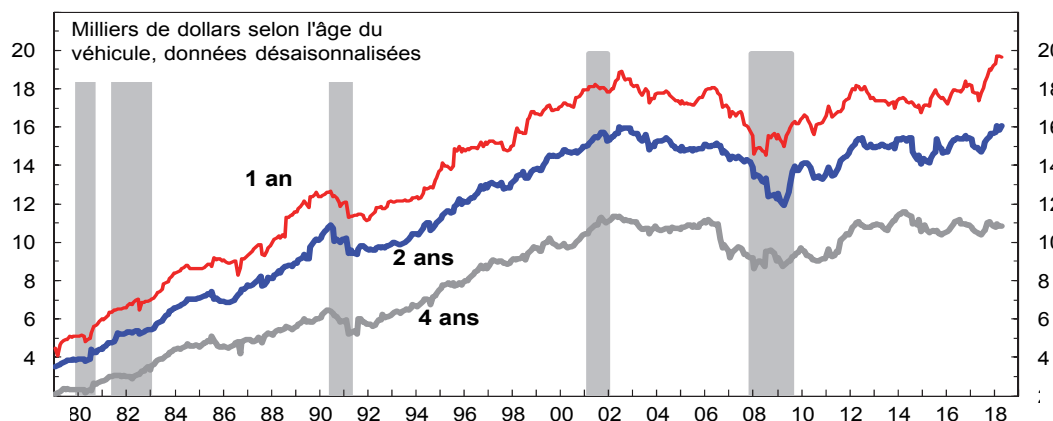
Prix des voitures neuves et d'occasion

Indicateurs Scotia des prix des automobiles — Canada



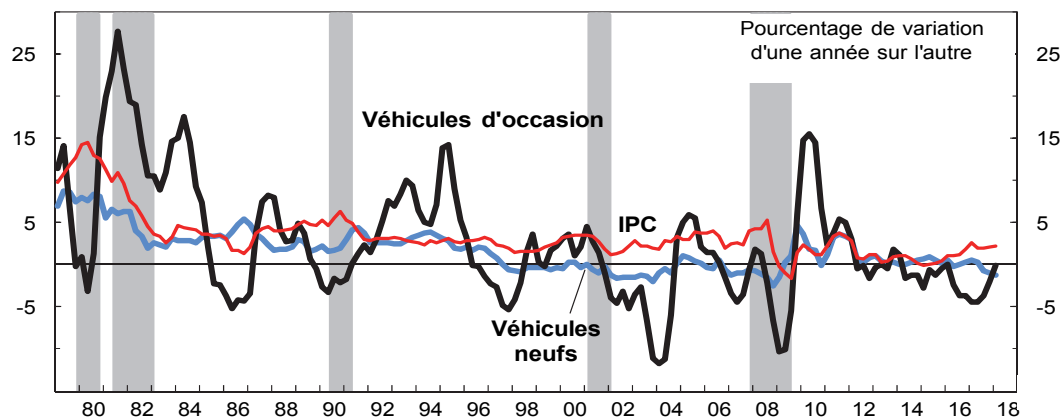
Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.
Sources : Canadian Black Book, Statistique Canada.

Indicateurs Scotia des prix des véhicules d'occasion



Estimations de la Banque Scotia d'après les données du Canadian Black Book.

Indicateurs des prix des automobiles — États-Unis



Indice des prix à la consommation 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

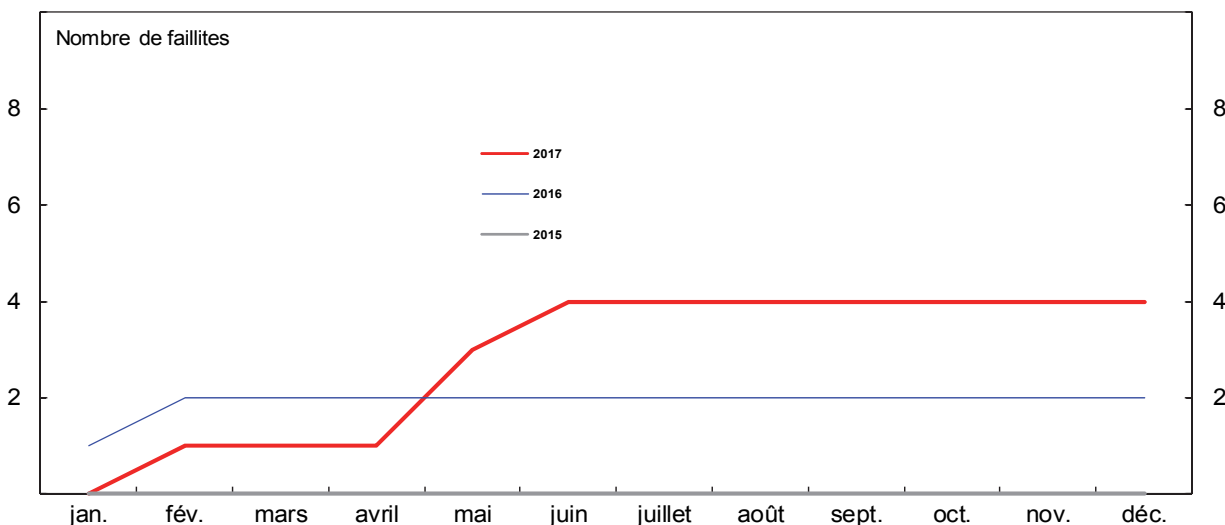
Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

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.