

La croissance des ventes mondiales d'automobiles freine en 2018

- En novembre, les ventes mondiales de véhicules ont baissé sur un an pour un troisième mois consécutif en raison de la brusque contraction des ventes d'automobiles en Chine, de la léthargie de la conjoncture économique en Europe de l'Ouest et de la baisse lente, mais incessante des achats aux États-Unis. En raison de la baisse de 7 % sur un an des ventes mondiales d'automobiles en novembre, le total des ventes depuis le début de l'année est sur un pied d'égalité avec le résultat comptabilisé pour la même période en 2017.
- En novembre au Canada, les achats de véhicules ont plongé en deçà de 1,9 million d'exemplaires en rythme annualisé pour la première fois depuis la fin de 2016. Toutefois, les ventes sont toujours en voie d'égaliser en 2018 le résultat de la deuxième année la plus fructueuse dans les annales.

CANADA : LES VENTES ANNUALISÉES CHUTENT À MOINS DE 1,9 MILLION D'EXEMPLAIRES : FCA MÈNE LA DÉGRINGOLADE DU MARCHÉ

En novembre, les achats de véhicules au Canada ont baissé à un peu moins de 1,9 million d'exemplaires en rythme annualisé pour la première fois depuis la fin de 2016 en raison d'une baisse de 4,5 % en glissement mensuel et en rythme désaisonnalisé. Les ventes ont également inscrit leur baisse la plus brutale sur un an depuis 2009, à 9,4 % sur un an, même si cette baisse s'inscrit dans la foulée du troisième total mensuel record dans les annales en novembre dernier. La nouvelle contraction du marché de l'automobile depuis le début de l'année, soit 2,3 % sur un an, est menée par les ventes particulièrement médiocres des automobiles de Fiat-Chrysler (FCA), qui ont dégringolé de près de 15 % sur un an depuis le début de l'année par rapport à une baisse de 0,5 % sur un an depuis le début de l'année pour le reste du marché. En outre, dans l'ensemble du marché, la hausse des ventes de véhicules dans les parcs automobiles a masqué une plus forte baisse de 2,5 % sur un an depuis le début de l'année dans les achats au détail jusqu'à maintenant en 2018.

Plus de la moitié de la baisse des ventes jusqu'à maintenant cette année est menée par le recul constant des niveaux des achats dans les provinces de l'Ouest depuis le début de 2018 — puisque l'Alberta et la Colombie-Britannique affichent toutes deux des replis de plus de 5 % sur un an depuis le début de l'année — alors que dans les provinces de l'Atlantique, les ventes accusent une baisse proche de 10 % sur un an depuis le début de l'année en 2018. Par contre, dans le centre du Canada, les achats de véhicules accusent une baisse relativement légère par rapport aux sommets de l'année précédente : au Québec, les livraisons ont baissé de 2,0 % sur un an à ce jour en 2018, contre une modeste hausse de 0,3 % sur un an en Ontario.

Le ralentissement de la croissance de l'emploi et la continuité du cycle de relèvement des taux de la banque du Canada sont peut-être en train de freiner les ventes par rapport à leurs sommets sans précédent, pour tendre vers une nouvelle normale comprise entre 1,90 et 1,95 million d'exemplaires vendus par an. Nous nous attendons toujours à ce que les achats de voitures totalisent 2,0 millions de livraisons en 2018, après le record de 2,04 millions l'an dernier, pour s'établir à 1,93 million d'exemplaires en 2019 et à 1,90 million d'exemplaires en 2020.

ÉTATS-UNIS : SÉQUENCE DE FORTES VENTES SUR TROIS MOIS POUR TERMINER L'ANNÉE EN TERRITOIRE NEUTRE

Malgré un plongeon de 0,5 % sur un mois des ventes d'automobiles aux États-Unis, les ventes de novembre, à 17,4 millions d'exemplaires en chiffres annualisés, ont prolongé une vigoureuse séquence de trois mois de livraisons à plus de 17,4 millions d'exemplaires, grâce à la forte demande des parcs automobiles et aux offres de fin d'année. Toutefois, c'était la première fois le mois dernier qu'on inscrivait aux États-Unis, depuis 2009, une baisse sur un an en novembre, soit 0,7 % sur un an. Nous nous attendons à ce que les ventes s'inscrivent à moins de 17 millions d'exemplaires annualisés dans le dernier mois de 2018, pour s'établir à une moyenne annuelle de 17,1 millions d'exemplaires, sur un pied d'égalité avec le deuxième total dans les annales en 2017.

Bien que les chiffres de synthèse sur les taux de défaillance dans le crédit automobile fassent état d'une hausse relativement stable des taux de défaillance à 90 jours ou plus à des niveaux qu'on n'avait pas vus depuis le début de 2012, l'essentiel de cette hausse se concentre parmi les emprunteurs à haut risque. Par comparaison, les taux de défaillance parmi

RENSEIGNEMENTS

Juan Manuel Herrera, économiste

416.866.6781

Études économiques de la Banque Scotia

juanmanuel.herrera@scotiabank.com

Ventes de véhicules automobiles

	Nov '18	Janv-Nov '18
	(% d'évolution sur un an)	
Monde entier	-7,0	0,0
Amérique du Nord		
Canada	-9,4	-2,3
États-Unis	-0,7	0,3
Mexique	-5,4	-6,7
Amérique du Sud		
Argentine	-57,9	-20,2
Brésil	12,2	14,2
Chili	-2,7	17,1
Colombie	25,9	6,4
Pérou	-9,6	-6,4
Europe de l'Ouest		
France	-4,7	4,7
Allemagne	-9,9	0,4
Italie	-6,2	-3,5
Espagne	-12,6	6,7
Royaume-Uni	-3,0	-6,9
Europe de l'Est		
Russie	10,0	13,7
Turquie	-24,3	-31,6
Asie-Pacifique		
Australie	-7,8	-2,4
Chine	-13,9	-1,8
Inde	-0,7	8,9
Japon	8,6	0,9
Corée	-0,2	1,1

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

les emprunteurs plus solvables restent stables, aux alentours de 0,4 %, depuis 2015 par rapport à des taux qui ont augmenté, pour passer de 12,4 % à plus de 16 % parmi les emprunteurs à haut risque. En outre, les institutions de crédit ont adopté une approche plus prudente, puisque les nouveaux prêts consentis aux emprunteurs à haut risque baissent constamment en pourcentage du total des prêts consentis à l'origine.

Nous prévoyons qu'aux États-Unis, les ventes de véhicules régressent pour passer de 17,1 millions d'exemplaires en 2018 à 16,8 millions d'exemplaires en 2019, en raison de la modération des gains d'emploi et de la hausse des coûts du crédit. Même si d'après nos projections, l'économie américaine continuera de progresser à un rythme solide et supérieur au potentiel, soit 2,4 % en 2019 — grâce aux mesures de relance budgétaire de fin de cycle de l'administration Trump —, les marchés du travail se rapprochent du plein emploi et le taux de chômage est à son plus creux depuis la fin des années 1960. Les taux de crédit des banques sur les voitures neuves ont eux aussi augmenté légèrement pour atteindre, sur sept ans, un sommet proche du seuil des 5 %.

MEXIQUE : LA LÉTHARGIE DU MARCHÉ PERDURE SUR FOND DE TAUX D'INTÉRÊT ÉLEVÉS

Au Mexique, les taux de crédit automobile dans les deux chiffres et, dans une moindre mesure, l'incertitude généralisée des politiques d'intérêt public continuent de décourager les ventes de voitures en 2018 : les achats ont perdu 5,4 % sur un an en novembre et ont donc baissé, depuis le début de l'année, de 6,7 % sur un an. Malgré un ralentissement par rapport à son rythme de 6 % en 2017, l'inflation de synthèse s'est rapprochée du seuil de 5 % au deuxième semestre de 2018, ce qui a donné lieu à l'érosion du pouvoir de dépense discrétionnaire des ménages mexicains, puisque la croissance des salaires n'arrive pas à devancer les hausses des prix à la consommation. La Banco de Mexico a de nouveau relevé son taux directeur de 25 points de base en décembre pour le porter à 8,25 %, ce qui représente un sommet depuis une dizaine d'années. Nous nous attendons à ce que les ventes de voitures neuves continuent de baisser en 2019, puisque les taux d'intérêt et les prix corrigés d'un taux d'inflation toujours aussi élevé éloigneraient les acheteurs des concessionnaires automobiles et les ramèneraient sur le marché des voitures d'occasion.

ASIE-PACIFIQUE : LA MODÉRATION DU CRÉDIT EN CHINE ET LA GUERRE COMMERCIALE FRAGILISENT LES ACHATS DE VÉHICULES

En Chine, le ralentissement économique attribuable à la modération du crédit excessif menée par l'État et, à une époque plus récente, l'incertitude économique que font planer les tensions commerciales avec les États-Unis ont fait fortement fléchir les ventes d'automobiles dans ce pays. Les achats de véhicules ont baissé de 13,9 % sur un an en novembre, ce qui donne, depuis le début de l'année, une baisse totale de 1,8 % sur un an. Nous prévoyons que les livraisons de voitures en Chine se contracteront de près de 2 % en 2018 et qu'elles accuseront leurs premières baisses annuelles depuis 1999, avant d'inscrire une légère pause seulement l'an prochain grâce aux politiques économiques stimulantes du gouvernement chinois et à la pénétration toujours relativement faible des véhicules sur les marchés des petits centres urbains non côtiers.

Au Japon, les ventes de voitures ont inscrit deux mois consécutifs de hausses vigoureuses sur un an et sont en voie d'inscrire, pour une troisième année consécutive, une hausse en 2018 : c'est la première fois que la séquence haussière est aussi longue depuis le milieu des années 1980. Même si les ventes de véhicules neufs restent toujours nettement inférieures à celles des années 1990, en raison du vieillissement de la population et de la timide croissance économique, le marché automobile japonais est resté constant, puisqu'il inscrit des ventes comprises chaque année entre 3,2 millions et 3,4 millions d'exemplaires pour l'ensemble de la période qui suit la crise financière.

EUROPE : LE RALENTISSEMENT DE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE PÈSE SUR LES ACHATS D'AUTOMOBILES

La léthargie de la croissance économique dans l'ensemble du cœur de la zone euro et du Royaume-Uni commence à transparaître dans les chiffres de ventes plus anémiques qu'attendu. Toujours est-il qu'il est difficile de dissocier cette léthargie et le rééquilibrage du marché qui a suivi le dégagelement précipité des stocks des concessionnaires en prévision des nouvelles normes sur les émissions, entrées en vigueur en septembre 2018. L'humeur des entreprises et des ménages s'est aigrie en raison de différents facteurs : l'incertitude qui pèse sur la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine, les difficultés budgétaires en Italie et la possibilité de plus en plus forte d'un Brexit « sans accord ». En Allemagne, qui représente le plus important marché automobile de la région, le PIB s'est contracté, en glissement trimestriel, au T3 de 2018 pour la première fois depuis 2014 en raison de la baisse de la consommation des ménages et du repli le plus brusque des exportations de ce pays depuis la fin de 2012. En Europe de l'Ouest, en excluant le Royaume-Uni, les ventes devraient dégager un modeste gain de l'ordre de 1 % cette année, contre une baisse de plus de 7 % en Grande-Bretagne. C'est ce qui devrait expliquer un déclin de l'ordre de 0,2 % dans l'ensemble du Royaume-Uni et de l'Europe de l'Ouest par rapport aux niveaux de 2017, alors que les achats de véhicules semblent être appelés à rester ternes en 2019, pour se maintenir aux niveaux actuels, proches de 14,30 millions d'exemplaires livrés.

AMÉRIQUE LATINE : MARCHÉ TOUJOURS AUSSI VIGOUREUX AU BRÉSIL; TOUTEFOIS, LE MARCHÉ CHILIEN BAISSE POUR LA PREMIÈRE FOIS DEPUIS LE PRINTEMPS 2016

En novembre au Brésil, les achats de véhicules ont inscrit leur septième hausse dans les deux chiffres sur un an pour l'année 2018, à 12,2 % sur un an — ce qui donne un bond cumulatif sur un an de 14,2 % depuis le début de l'année — dans la foulée du rythme de croissance économique le plus vigoureux qu'a connu, au troisième trimestre, ce pays depuis le début de 2017. La consommation des ménages a été favorisée par la hausse des salaires réels et par la politique relativement conciliante de la Banco Central do Brasil (BCB), dont le taux directeur cible s'inscrit aujourd'hui à moins de la moitié de son niveau de 2015-2016. Les ventes de voitures devraient augmenter de 14 % en 2018, puis de 6,0 % encore en 2019, alors que la BCB renouera avec le durcissement monétaire et que la croissance de la consommation des ménages se stabilisera.

Au Chili, les ventes d'automobiles ont inscrit en novembre 2018 leur première baisse sur un an depuis avril 2016 à -2,7 % sur un an, même si ce recul s'est inscrit dans la foulée des meilleurs chiffres de ventes dans les annales en octobre. Il ne reste plus qu'un mois en 2018, et déjà, les achats de véhicules au Chili dépassent le total de l'an dernier sur 12 mois, grâce à une expansion des ventes, depuis le début de l'année, de 17,1 % sur un an. À 3,9 % en 2018, l'économie chilienne devrait inscrire son rythme de croissance le plus vigoureux depuis 2013 — ce qui représenterait la plus forte reprise économique des grands pays sud-américains cette année. Nous nous attendons à ce que la croissance annuelle des ventes de véhicules se ralentisse aux alentours de 8 % en 2019, puisque le rythme de la croissance économique du Chili est appelé à baisser pour s'établir à 3,2 % l'an prochain.

Tableau 1 — Perspectives des ventes internationales d'automobiles (Millions d'unités)

	2000–15	2016	2017	2018p	2019p
Total	54,89	77,25	79,02	79,00	79,23
Amérique du Nord*	17,85	21,01	20,70	20,50	20,18
Canada	1,62	1,95	2,04	2,00	1,93
États-Unis	15,24	17,46	17,13	17,00	16,80
Mexique	0,99	1,60	1,53	1,50	1,45
Europe de l'Ouest	13,67	13,97	14,32	14,29	14,28
Allemagne	3,23	3,35	3,44	3,46	3,45
Europe de l'Est	3,08	3,14	3,41	3,51	3,58
Russie	1,87	1,43	1,60	1,76	1,84
Asie	17,12	36,06	37,10	37,00	37,35
Chine**	7,31	23,57	24,20	23,75	23,80
Inde	1,23	2,09	2,19	2,40	2,51
Amérique du Sud	3,17	3,07	3,49	3,70	3,84
Brésil	1,94	1,39	1,50	1,71	1,82

*Comprend les camions légers. **Inclut les véhicules utilitaires multiségments depuis 2005.

Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Ward's Automotive Reports, Bloomberg.

Tableau 2 — Perspectives des ventes de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis

	2000–15	2016	2017	2018	2019p
				janv.-oct.**	Annuel p
				(Milliers d'unités, taux annuel)	
Canada	1 668	1 949	2 041	2 015	2 000
Automobiles	776	662	644	588	450
Production intérieure	490	439	438	384	300
Importations	286	223	206	204	150
Camions légers	892	1 287	1 397	1 427	1 450
				(Millions d'unités, taux annuel)	
États-Unis	14,40	17,50	17,10	17,12	17,05
Automobiles	6,90	6,90	6,10	5,32	4,85
Camions légers	7,50	10,60	11,00	11,81	12,00
				(Millions d'unités, taux annuel)	
Production nord-américaine*	14,63	18,15	17,48	17,33	17,45
Canada	2,24	2,37	2,19	2,02	1,95
États-Unis	9,80	12,18	11,23	11,21	11,32
Mexique	2,59	3,60	4,06	4,10	4,20

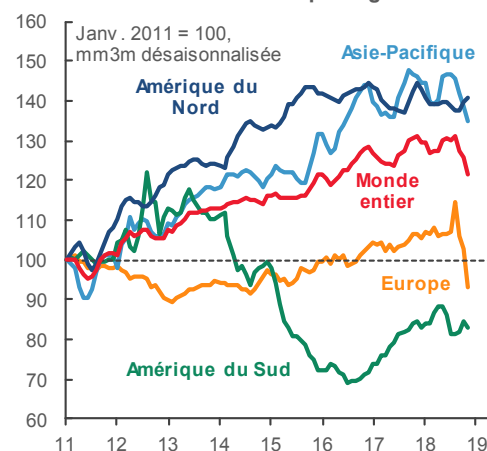
*Comprend les camions légers, intermédiaires et lourds. **Les ventes au Canada sont des estimations de la Banque Scotia. Sources : Ward's Automotive Reports, Statistique Canada.

Tableau 3 — Perspectives des ventes de véhicules selon la province (Millions d'unités, taux annuel)*

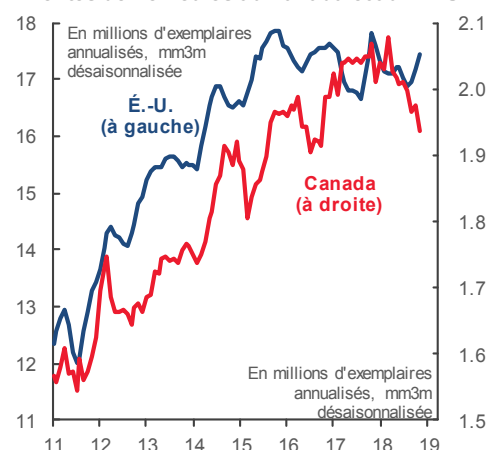
	2000–15	2016	2017	2018	2019p
				janv.-oct.**	Annuel p
Canada	1 668,0	1 949,0	2 041,0	2 032,5	2 000,0
Provinces de l'Atlantique	125,0	140,0	143,0	132,7	130,0
Provinces du centre	1 034,0	1 265,0	1 300,0	1 303,5	1 305,0
Québec	411,0	458,0	453,0	455,3	430,0
Ontario	623,0	807,0	847,0	848,2	855,0
Provinces de l'Ouest	509,0	544,0	598,0	575,9	565,0
Manitoba	49,0	55,0	62,0	69,1	68,0
Saskatchewan	49,0	51,0	56,0	50,0	48,0
Alberta	232,0	220,0	245,0	233,7	230,0
Colombie-Britannique	179,0	218,0	235,0	223,1	225,0

*Comprend les automobiles et les camions légers. **Estimations de la Banque Scotia.

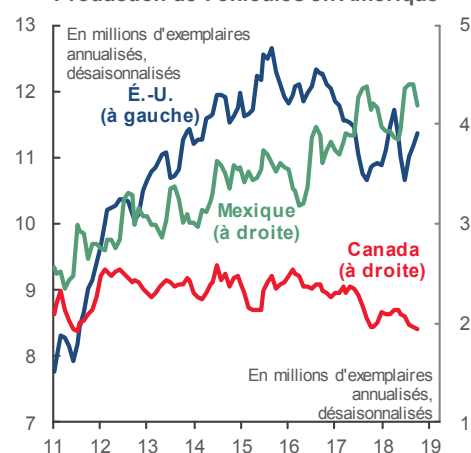
Sources : Statistique Canada, Association canadienne des constructeurs de véhicules.

Ventes de véhicules par région


Sources : Études économiques de la Banque Scotia, associations nationales de l'automobile.

Ventes de véhicules au Canada et aux É.-U.


Sources : Études économiques de la Banque Scotia, GAC, WardsAuto.

Production de véhicules en Amérique


Sources : Études économiques de la Banque Scotia, WardsAuto.

Tableau 4 — Part du marché des automobiles selon le constructeurs — Canada (Milliers d'unités)*

	2017 janv. à nov.		2018 janv. à nov.		2017 nov.		2018 nov.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
Total	604,9	100,0	546,7	100,0	43,7	100,0	38,8	100,0
Trois Grands	113,1	18,7	97,0	17,7	7,3	16,6	4,9	12,6
Fiat-Chrysler	60,1	9,9	56,0	10,2	4,7	10,8	3,3	8,4
Ford	36,0	6,0	29,2	5,3	2,1	4,9	1,2	3,2
General Motors	16,9	2,8	11,7	2,1	0,4	0,9	0,4	1,0
Constructeurs japonais	274,4	45,4	257,9	47,2	19,5	44,6	18,9	48,6
Honda	90,5	15,0	89,1	16,3	6,1	13,9	6,4	16,4
Toyota	83,9	13,9	81,4	14,9	6,1	13,9	6,6	17,1
Nissan	43,0	7,1	38,9	7,1	2,9	6,7	2,5	6,3
Mazda	31,9	5,3	28,9	5,3	2,4	5,4	2,0	5,2
Mitsubishi	7,9	1,3	4,2	0,8	0,7	1,5	0,2	0,4
Subaru	17,4	2,9	15,4	2,8	1,4	3,1	1,2	3,1
Constructeurs européens	111,9	18,5	98,2	18,0	9,1	20,9	7,4	19,1
BMW	20,9	3,4	18,9	3,5	1,9	4,4	1,4	3,5
Mercedes-Benz	21,7	3,6	18,8	3,4	1,8	4,2	1,5	3,8
Volkswagen Group	65,5	10,8	57,4	10,5	5,1	11,7	4,4	11,3
Volvo	2,0	0,3	1,9	0,3	0,1	0,3	0,2	0,4
Autres	1,8	0,3	1,2	0,2	0,1	0,3	0,1	0,1
Reste du monde	105,5	17,4	93,7	17,1	7,8	18,0	7,6	19,7
Hyundai	67,4	11,1	58,8	10,8	4,7	10,7	4,9	12,7
KIA	38,1	6,3	34,8	6,4	3,2	7,3	2,7	6,9
Tous les autres	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0

*Sources : Études économiques de la Banque Scotia, constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Tableau 5 — Part du marché des camions selon le constructeur — Canada (Milliers d'unités)*

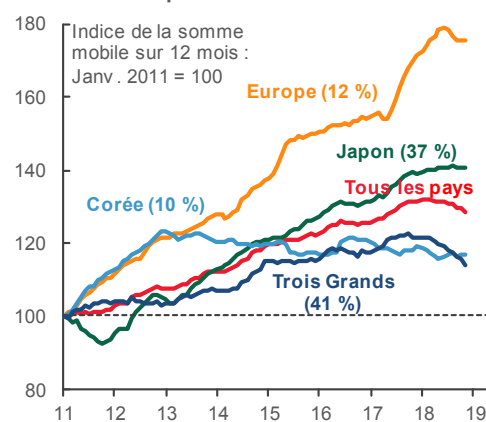
	2017 janv. à nov.		2018 janv. à nov.		2017 nov.		2018 nov.	
	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total	Unités	% du total
Total des ventes de camions	1 339,6	100,0	1 366,1	100,0	118,4	100,0	109,7	100,0
Total des ventes de camions légers	1 339,6	100,0	1 366,1	100,0	118,4	100,0	109,7	100,0
Trois Grands	740,8	55,3	714,6	52,3	62,0	52,4	52,2	47,6
Fiat-Chrysler	223,1	16,7	218,7	16,0	18,9	16,0	16,0	14,6
Ford	255,1	19,0	252,3	18,5	21,7	18,3	20,0	18,2
General Motors	232,5	17,4	201,3	14,7	18,7	15,8	12,0	10,9
Autres constructeurs intérieurs	30,1	2,2	42,4	3,1	2,8	2,4	4,1	3,8
Constructeurs japonais	403,8	30,1	429,8	31,5	36,9	31,2	36,7	33,4
Honda	97,1	7,2	95,5	7,0	9,3	7,9	7,2	6,5
Toyota	128,1	9,6	134,4	9,8	10,9	9,2	12,1	11,0
Nissan	94,3	7,0	100,8	7,4	8,5	7,1	9,0	8,2
Mazda	37,5	2,8	40,9	3,0	3,6	3,1	3,1	2,8
Mitsubishi	13,5	1,0	19,4	1,4	1,3	1,1	1,5	1,4
Subaru	33,3	2,5	38,7	2,8	3,4	2,9	3,8	3,4
Constructeurs européens	104,9	7,8	123,8	9,1	11,0	9,3	12,3	11,2
BMW	21,2	1,6	24,3	1,8	2,2	1,9	2,9	2,6
Mercedes-Benz	27,0	2,0	27,2	2,0	2,7	2,3	2,3	2,1
Volkswagen Group	41,5	3,1	53,4	3,9	4,5	3,8	5,6	5,1
Volvo	4,4	0,3	6,6	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
Autres	10,8	0,8	12,2	0,9	1,1	0,9	1,1	1,0
Reste du monde	90,2	6,7	97,9	7,2	8,4	7,1	8,6	7,8
Hyundai	55,6	4,1	63,4	4,6	4,6	3,8	5,3	4,8
KIA	33,9	2,5	33,9	2,5	3,2	2,7	2,6	2,4
Tous les autres	0,7	0,1	0,7	0,0	0,7	0,6	0,7	0,6

*Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Tableau 6 — Ventes d'automobiles par province (Milliers d'unités)

	2017 janv. à oct.	2018 janv. à oct.	2017 oct.	2018 oct.
CANADA	567,3	511,1	50,1	45,1
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	41,0	34,4	3,3	2,7
Terre-Neuve-et-Labrador	8,0	6,9	0,6	0,5
Île-du-Prince-Édouard	2,6	2,1	0,2	0,2
Nouvelle-Écosse	18,6	15,7	1,5	1,2
Nouveau-Brunswick	11,7	9,7	1,0	0,8
PROVINCES DU CENTRE	403,8	369,1	36,3	33,5
Québec	165,6	147,7	15,6	14,6
Ontario	238,2	221,4	20,6	18,9
PROVINCES DE L'OUEST	122,5	107,6	10,5	9,0
Manitoba	12,0	13,4	1,2	1,1
Saskatchewan	7,7	6,3	0,6	0,6
Alberta	40,8	33,6	3,5	2,8
Colombie-Britannique	62,0	54,3	5,2	4,5

Source : Statistique Canada.

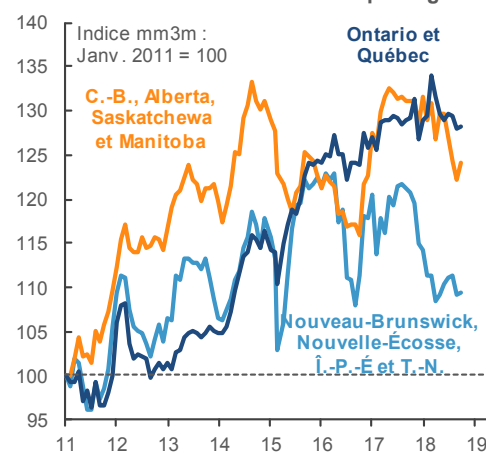
Ventes de véhicules au Canada par constructeur*


Sources : Études économiques de la Banque Scotia, GAC. *Part du marché entre parenthèses.

Tableau 7 — Ventes de camions par province (Milliers d'unités)*

	2017 janv. à oct.	2018 janv. à oct.	2017 oct.	2018 oct.
CANADA	1 220,0	1 257,3	112,9	120,5
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	86,8	83,0	3,3	7,9
Terre-Neuve-et-Labrador	21,4	20,2	0,6	2,0
Île-du-Prince-Édouard	5,0	4,8	0,2	0,5
Nouvelle-Écosse	33,2	31,2	1,5	2,9
Nouveau-Brunswick	27,3	26,8	1,0	2,6
PROVINCES DU CENTRE	737,9	779,8	71,0	74,4
Québec	241,5	254,8	23,6	24,7
Ontario	496,4	525,0	47,4	49,7
PROVINCES DE L'OUEST	395,3	394,4	38,6	38,2
Manitoba	41,9	46,8	4,7	3,9
Saskatchewan	40,5	37,0	3,9	3,7
Alberta	172,5	171,3	16,6	16,7
Colombie-Britannique	140,5	139,3	13,4	13,8

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

Ventes de véhicules au Canada par région


Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Statistique Canada.

Tableau 8 — Rendement financier des entreprises canadiennes concessionnaires et ateliers de réparations

	Annuel			Trimestriel (taux annuel)		
	2015	2016	2017	2017T2	2018T1	2018T2
Bénéfice net après impôt (\$ millions CA)	2 930,0	2 940,0	3 660,0	4 232,0	2 260,0	3 644,0
Marge bénéficiaire avant impôt (%)	2,6	2,5	2,7	2,5	2,2	2,2
Taux de roulement de l'inventaire	5,2	5,1	4,9	5,0	4,7	4,7
Ratio de couverture de l'intérêt	7,5	7,5	8,0	9,4	5,8	6,9
Ratio dette/capitaux propres	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
Rendement de l'avoir des actionnaires (%)	21,1	18,8	21,4	23,5	15,9	17,4

Définition des ratios :

Ratio de couverture de l'intérêt : (revenu avant impôt + paiements d'intérêt)/(paiements d'intérêt)

Marge bénéficiaire avant impôt : revenu avant impôt/ventes

Ratio dette – capitaux propres : (dette à court et à long terme)/total des capitaux propres

Ratio de roulement de l'inventaire : ventes/inventaire

Rendement de l'avoir des actionnaires : revenu après impôt/total des capitaux propres

Source : Statistique Canada.

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 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.