



OBJECTIF DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE LA BANQUE SCOTIA DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

Octobre 2023

Table des Matières

INTRODUCTION.....	3
ÉVALUATION DES ÉMISSIONS FINANÇÉES RELATIVES AU SECTEUR DE L'AUTOMOBILE	4
MÉTHODOLOGIE DE FIXATION DE CIBLES AUTOMOBILES	5
SÉLECTION D'UN PARCOURS POUR LA CIBLE AUTOMOBILE.....	8
FACTEURS INFLUANT SUR LA DÉCARBONISATION DANS LE SECTEUR DE L'AUTOMOBILE	10
AVIS IMPORTANT CONCERNANT LE PRÉSENT DOCUMENT ET MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS	12

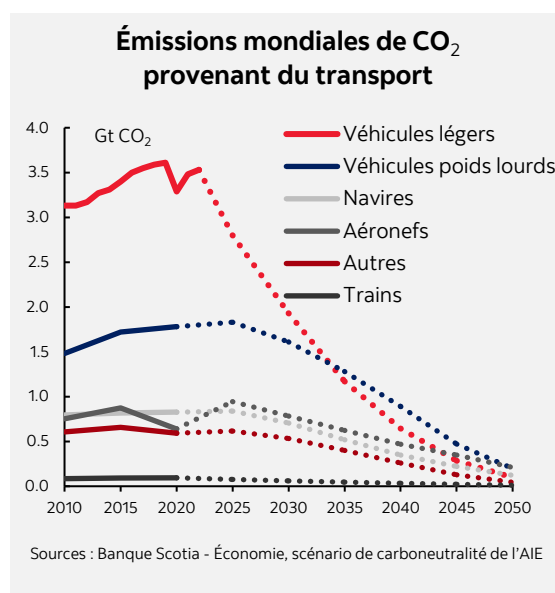


INTRODUCTION

La Banque Scotia¹ a élaboré une stratégie de lutte contre les changements climatiques à l'échelle de l'entreprise qui décrit l'approche de la Banque pour faire face aux occasions et aux risques liés au climat. Notre objectif d'atteindre la carboneutralité dans nos émissions financées d'ici 2050 constitue un des fondements de notre stratégie de lutte contre les changements climatiques.

En octobre 2021, la Banque Scotia est devenue signataire de l'alliance bancaire Net Zéro (« **NZBA** ») de l'Initiative financière du Programme des Nations Unies pour l'environnement (« **IF PNUE** »). Le Rapport sur le virage carboneutre de la Banque Scotia pour 2022 établit des cibles intérimaires de réduction des émissions financées pour les secteurs du pétrole et du gaz ainsi que de l'électricité et des services publics. Le présent document donne un aperçu de la troisième cible de réduction des émissions financées de la Banque Scotia pour le secteur de l'automobile² (la « **cible automobile** »). La cible automobile comprend les prêts aux constructeurs automobiles (« **équipementiers automobiles** ») de véhicules utilitaires légers³ ou des filiales en propriété exclusive des équipementiers automobiles qui accordent du financement à des clients de gros et de détail (« **sociétés filiales de crédit** »)⁴.

La Banque s'est engagée à révéler les progrès réalisés en vue de l'atteinte de ses cibles de réduction des émissions financées et les mesures prises par elle pour soutenir les efforts de transition vers une économie carboneutre. Elle continuera d'établir des cibles d'émissions financées conformément à ses objectifs de réduction des émissions financées dans les secteurs prioritaires, à mesure que la qualité des données dans ces secteurs s'améliorera.



¹ Le terme « Banque Scotia » désigne La Banque de Nouvelle-Écosse et ses filiales et est utilisé indistinctement avec celles-ci. Les termes « nous », « notre » et « la Banque » désignent La Banque de Nouvelle-Écosse et ses filiales, faisant affaire sous le nom de Banque Scotia.

² Aux fins du présent document, le secteur de l'automobile comprend les équipementiers automobiles et leurs sociétés filiales de crédit, définis aux présentes.

³ Aux fins du présent document, les véhicules utilitaires légers sont définis comme les véhicules de promenade et les véhicules commerciaux légers (catégories 1 à 3).

⁴ Une société filiale de crédit est une filiale en propriété exclusive d'un équipementier automobile qui accorde du financement aux consommateurs pour l'achat ou la location des produits de l'équipementier automobile. Les sociétés filiales de crédit constituent la majorité de nos emprunteurs, soit en tant qu'emprunteur principal, soit en tant que coemprunteur avec l'équipementier automobile.



Pourquoi une cible automobile?

Le secteur des transports est responsable de plus de 20 % des émissions mondiales; 50 % de ces émissions sont imputables aux véhicules utilitaires légers⁵. La transition des véhicules à moteur à combustion interne aux véhicules électriques sera une priorité pour les équipementiers automobiles dans l'atteinte de leurs objectifs de carboneutralité⁶. Les équipementiers automobiles recherchent les solutions disponibles et évolutives, y compris l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules à moteur à combustion interne et l'augmentation de la production de véhicules électriques, comme les véhicules hybrides électriques et les véhicules électriques à batterie⁵. L'Agence internationale de l'énergie (« AIE ») a indiqué que la production mondiale de véhicules à faibles émissions a atteint un sommet sans précédent et que les ventes de véhicules électriques ont augmenté en proportion des ventes totales⁷.

ÉVALUATION DES ÉMISSIONS FINANCIÉES RELATIVES AU SECTEUR DE L'AUTOMOBILE

Les banques utilisent plusieurs indicateurs pour comprendre leur contribution aux émissions de leurs clients. L'un de ces indicateurs est celui des émissions absolues, qui mesure les émissions que les banques et les investisseurs financent au moyen de leurs prêts et de leurs investissements. À l'aide des méthodologies adoptées par l'industrie et décrites dans la norme mondiale de déclaration et de comptabilisation des gaz à effet de serre⁸, la Banque Scotia a calculé une base de référence des émissions absolues de ses équipementiers automobiles et de leurs sociétés filiales de crédit en utilisant le crédit tiré des facilités de crédit autorisées (« **encours de crédit** ») et les émissions déclarées des clients (voir la figure A ci-dessous).

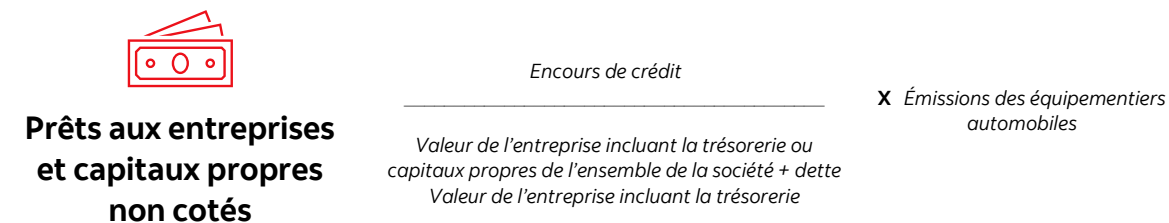


Figure A. Méthodologie du [Partnership for Carbon Accounting Financials \(PCAF\)](#) pour le calcul des émissions absolues liées aux prêts aux entreprises et aux capitaux propres non cotés

⁵ Agence internationale de l'énergie (AIE), 2021, [Net Zero by 2050 – A Roadmap for the Global Energy Sector](#).

⁶ AIE (2023), [Global EV Outlook 2023](#), AIE, Paris, licence : CC BY 4.0.

⁷ AIE (2023), [Net Zero Roadmap: A Global Pathway to Keep the 1.5°C Goal in Reach](#), AIE, Paris, licence : CC BY 4.0.

⁸ Publié par le [Partnership for Carbon Accounting Financials](#), un partenariat mondial d'institutions financières qui collabore à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une approche harmonisée pour évaluer et déclarer les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées à leurs prêts et à leurs investissements.

ANNÉE	Risque financier : AUTORISÉ	Risque financier : ENCOURS DE CRÉDIT
2019	5,7 G\$	2,0 G\$
2020	5,7 G\$	2,3 G\$

Figure B. Exposition financière du secteur de l'automobile au cours des exercices 2019 et 2020

MÉTHODOLOGIE DE FIXATION DE CIBLES AUTOMOBILES

Une autre façon de comprendre la relation entre les activités de prêt et d'investissement d'une banque et les émissions de ses clients consiste à mesurer l'intensité des émissions, qui est un indicateur permettant de mesurer les émissions par unité de production⁹. Suivant la même approche que celle adoptée pour établir les cibles de réduction des émissions pour les secteurs du pétrole et du gaz ainsi que de l'électricité et des services publics, la Banque Scotia utilise un indicateur d'intensité des émissions physiques – l'équivalent CO₂ par véhicule-kilomètre – pour sa cible automobile. L'utilisation d'un indicateur d'intensité des émissions physiques permet de comparer les cibles de réduction des émissions des institutions financières et des portefeuilles et de gérer les risques liés à la transition climatique¹⁰.

La Banque Scotia a calculé une base de référence de l'intensité des émissions physiques de ses équipementiers automobiles et de leurs sociétés filiales de crédit en utilisant le total des facilités de crédit disponibles (« autorisées ») et une moyenne pondérée fondée sur le financement aux clients¹¹ (voir la figure C ci-dessous).

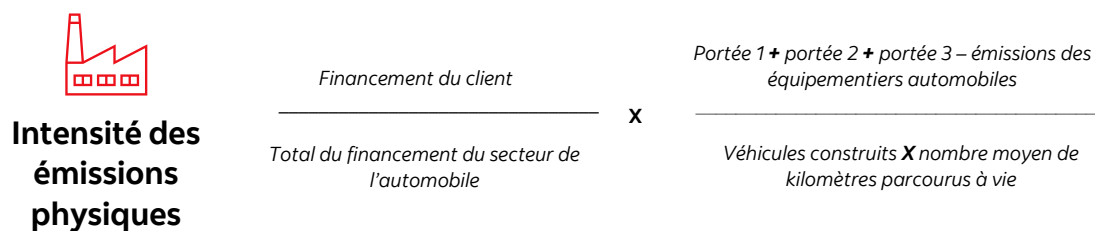


Figure C. Méthodologie utilisée pour calculer l'intensité des émissions physiques

⁹ [Rapport Virage carboneutre de la Banque Scotia](#) – glossaire.

¹⁰ [Partnership for Carbon Accounting Financials](#) dans *The Global GHG Accounting and Reporting Standard Part A: Financed Emissions*, deuxième édition, 2022 (The Global Standard, partie A).

¹¹ La Banque Scotia, à l'instar de plusieurs autres banques mondiales, a adopté une méthode modifiée de calcul et de suivi de l'intensité des émissions financées dans son portefeuille de produits automobiles pour réduire la volatilité attribuable à des facteurs autres que les variations des émissions réelles. [Voir le rapport Virage carboneutre de la Banque Scotia.](#)

Sources des données sur les émissions

	Source des données	Points de données des équipementiers automobiles
Pour calculer l'intensité des émissions absolues et des émissions physiques, la Banque Scotia a utilisé les données sur les émissions des clients ¹² provenant des sources suivantes :	S&P Global TruCost	<ul style="list-style-type: none"> Données sur les émissions Valeur de l'entreprise incluant la trésorerie
	S&P Mobility	<ul style="list-style-type: none"> Données de production




	PORTÉE 1	<ul style="list-style-type: none"> Construction de véhicules Fabrication de batteries pour véhicules électriques
	PORTÉE 2	<ul style="list-style-type: none"> Achat d'électricité pour les usines et les infrastructures de recharge
	PORTÉE 3	<ul style="list-style-type: none"> Émissions « du réservoir à la roue »

Figure D. Sources communes des émissions du secteur de l'automobile¹³

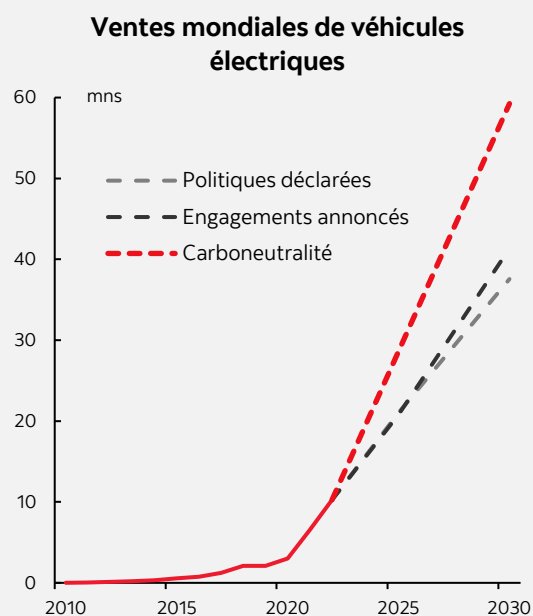
¹² Les données sur les émissions des équipementiers automobiles sont communiquées globalement au niveau de la société mère.

¹³ [AIE \(2021\). Net Zero by 2050 – A Roadmap for the Global Energy Sector; émissions totales sur le cycle de vie des véhicules de promenade commercialement disponibles en équivalents CO₂.](#)

Portée 3 : Émissions

Les données sur les émissions directes (portée 1) et indirectes (portées 2 et 3) sont facilement accessibles pour les clients inclus dans la cible automobile. En raison des différentes méthodologies utilisées par les équipementiers automobiles pour calculer les émissions de portée 3, il a été nécessaire de s'appuyer sur des sources externes pour les émissions de portée 3 des équipementiers automobiles. Les émissions de portée 3 représentent plus de 90 % des émissions déclarées par nos clients.¹⁴ Notre cible automobile comprend des émissions de portée 3 « **du réservoir à la roue** », souvent appelées « **émissions d'échappement** ».

Action gouvernementale en faveur de la décarbonisation du secteur de l'automobile



Sources : Banque Scotia - Économie, AIE

Bien que les équipementiers automobiles vendent des véhicules à l'échelle mondiale, la majorité des véhicules vendus par les sociétés filiales de crédit sera vendue au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Ces trois pays disposent chacun d'un cadre stratégique ou d'une réglementation qui s'aligne en grande partie sur les objectifs de la cible automobile et qui appuie la transition mondiale vers les véhicules électriques pour les véhicules utilitaires légers. Par exemple, le gouvernement du Canada s'engage à atteindre un objectif de vente de véhicules zéro émission obligatoire de 100 % d'ici 2035 pour tous les nouveaux véhicules utilitaires légers. L'Agence de protection de l'environnement des États-Unis a publié une règle définitive pour les normes d'économie de carburant afin de réduire les émissions de GES de 5 % à 10 % pour les véhicules utilitaires légers des années de modèle 2023 à 2026 et le Mexique a pour objectif de produire 50 % de véhicules utilitaires légers zéro émission^{15,16,17}.

[Pour en savoir plus, consultez le *Global EV Policy Explorer* de l'Agence internationale de l'énergie.](#)

¹⁵ [Objectifs des ventes des véhicules zéro émission \(VZE\) au Canada.](#)

¹⁶ [Corporate Average Fuel Economy Standards for Model Years 2024-2026 Passenger Cars and Light Trucks \(normes de consommation moyenne de carburant pour les voitures de promenade et les camions légers des années de modèle 2024 à 2026\).](#)

¹⁷ [Gouvernement du Mexique sur l'énergie et l'action climatique.](#)



SÉLECTION D'UN PARCOURS POUR LA CIBLE AUTOMOBILE

Pour établir la cible automobile, nous avons utilisé le parcours de l'Agence internationale de l'énergie vers la carboneutralité d'ici 2050 (le « **parcours de l'AIE vers la carboneutralité** ») et ses principales hypothèses en ce qui a trait au secteur de l'automobile (*voir la figure E ci-dessous*).

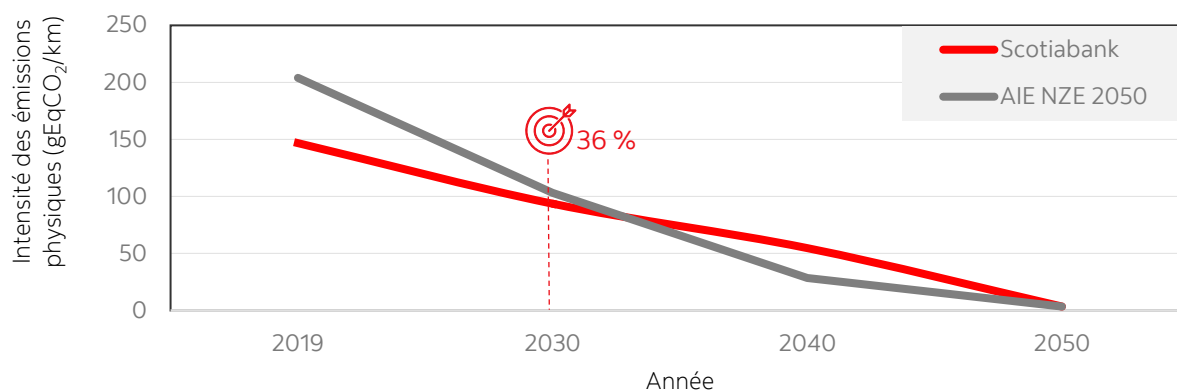
Carboneutralité de l'AIE	Composants du parcours ¹⁸
Ambition relative à la température	1,5 degré Celsius (selon des données scientifiques)
Année cible de carboneutralité	2050
Couverture régionale	Mondiale
Principales hypothèses du parcours	<ul style="list-style-type: none"> • Carboneutralité dans le secteur de l'électricité d'ici 2040 à l'échelle mondiale et d'ici 2035 dans les économies avancées • Élimination progressive de l'utilisation traditionnelle du charbon dans les économies avancées d'ici 2030 • 90 % de la production mondiale d'électricité en 2050 provient de sources renouvelables, l'énergie solaire photovoltaïque et l'énergie éolienne représentant environ 70 % • Tous les nouveaux bâtiments sont prêts pour le carbone zéro d'ici 2030
Principales hypothèses relatives au secteur de l'automobile	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêt des ventes de nouvelles voitures de promenade à moteur à combustion interne d'ici 2035 • Les ventes de véhicules électriques à batterie augmenteront à 50 % des nouvelles ventes dans les économies émergentes et à 75 % dans les économies développées d'ici 2030 • 80 % des véhicules sur la route seront des moteurs à combustion en 2030, mais l'efficacité énergétique de ces véhicules augmentera de 30 % d'ici 2035

Figure E. Caractéristiques du parcours de l'Agence internationale de l'énergie vers la carboneutralité d'ici 2050

¹⁸ [Rapport Virage carboneutre de la Banque Scotia](#) – glossaire.



Selon le parcours de l'AIE vers la carboneutralité, les véhicules utilitaires légers électriques représenteront 75 % de tous les nouveaux véhicules vendus sur les marchés développés et environ 50 % des nouveaux véhicules vendus sur les marchés émergents d'ici 2030¹⁹. Selon le parcours de l'AIE vers la carboneutralité, 80 % des véhicules utilitaires légers en circulation en 2030 seront des véhicules à moteur à combustion interne. Pour les nouveaux véhicules utilitaires légers vendus à l'échelle mondiale, 50 % seront des véhicules hybrides électriques et à pile à combustible.



S'appuyant sur **l'approche sectorielle de décarbonisation**²⁰ et le parcours de l'AIE vers la carboneutralité, la Banque Scotia s'est engagée à réduire les grammes d'équivalents CO₂/km parcouru par nos équipementiers automobiles à 93 g d'équivalents CO₂/km, soit une réduction d'émissions de 36 % d'ici 2030 par rapport à une base de référence de 147 g d'équivalents CO₂/km en 2019.

ANNÉE	ÉMISSIONS FINANCIÉES				INTENSITÉ PHYSIQUE (gEqCO ₂ /km)
	Portée 1 (MtEqCO ₂)	Portée 2 (MtEqCO ₂)	Portée 3 « du réservoir à la roue » (MtEqCO ₂)	Cote de qualité des données	
BASE DE RÉFÉRENCE²¹ 2019	0,02	0,03	1,8	2,0	146,7
2020	0,02	0,03	2,1	2,0	188,9 ²²

Figure F. Tableau des émissions financées associées à la carboneutralité

¹⁹ Agence internationale de l'énergie (AIE). 2021, *Net Zero by 2050 – A Roadmap for the Global Energy Sector*.

²⁰ L'approche de la décarbonisation sectorielle est une méthode scientifique permettant aux entreprises de fixer des objectifs de réduction des émissions.

²¹ L'année 2019 a été choisie comme référence parce que 2020 et 2021 ont été touchées par la pandémie de COVID-19 et les impacts de ce contexte macroéconomique.

²² L'intensité des émissions physiques de la Banque Scotia par rapport aux clients des équipementiers automobiles est plus élevée en 2020 qu'en 2019 parce que les équipementiers automobiles ont déclaré une diminution importante de la construction de véhicules, tandis que les émissions sont demeurées relativement stables, ce qui a entraîné une augmentation des émissions par véhicule produit en 2020. Voir la figure C.



FACTEURS INFLUANT SUR LA DÉCARBONISATION DANS LE SECTEUR DE L'AUTOMOBILE

Au bout du compte, la décarbonisation nécessite la collaboration et le soutien des entreprises, du gouvernement et des consommateurs²³. La réduction des émissions dans le secteur de l'automobile, par l'adoption de véhicules utilitaires légers à faibles émissions, peut être renforcée par ce qui suit :

- Expansion et décarbonisation des réseaux électriques pour réduire les émissions de portées 1, 2 et 3 des équipementiers automobiles²³
- Augmentation de l'infrastructure publique de recharge électrique pour soutenir les décisions des entreprises et des consommateurs d'acheter des véhicules utilitaires légers à faibles émissions²⁴
- Normes et règlements en matière d'efficacité énergétique des territoires de compétence, ventes, normes et réglementation (voir la rubrique « Réglementation des boîtes de rappel ») visant à réduire les émissions des véhicules non électriques²⁴
- Demande des consommateurs pour les véhicules électriques
- Mise en place d'un environnement politique stable permettant d'ancrer les décisions stratégiques des équipementiers automobiles en matière de production de véhicules électriques²⁴
- Investissements en recherche et développement pour améliorer les batteries²⁴

La Banque Scotia reconnaît qu'elle a un rôle à jouer dans le secteur pour mobiliser des capitaux afin d'aider ses clients à atteindre leurs objectifs de carboneutralité. Elle s'engage à mener les activités suivantes dans l'ensemble de ses portefeuilles de prêts :

- Collaboration avec les clients pour accorder du financement et offrir des services, comme des prêts consortiaux et bilatéraux, afin de faire progresser leurs cibles respectives de réduction des émissions
- Gestion de portefeuille pour accroître le financement des sociétés qui respectent ses engagements de carboneutralité

MOBILISATION DE LA CLIENTÈLE

La Banque Scotia discute avec les clients des équipementiers automobiles des possibilités et des défis auxquels ils font face dans le cadre de la transition vers la décarbonisation et l'augmentation de la construction de véhicules électriques. Parmi les difficultés évoquées figurent le coût et l'ampleur de la transition vers les véhicules électriques. Cet obstacle financier s'étend à la chaîne de valeur de l'automobile, y compris l'inflation des coûts des fournisseurs en amont, en particulier le coût des minerais critiques et des matériaux liés aux batteries, le coût de l'élaboration d'une infrastructure de recharge et l'adoption par les consommateurs de véhicules électriques en raison du coût initial plus élevé. L'absence d'infrastructure de recharge des véhicules électriques a une incidence sur la demande, car les consommateurs sont préoccupés par la disponibilité. L'industrie a trouvé des façons novatrices de s'attaquer au problème, par exemple, la coentreprise récemment annoncée entre sept équipementiers automobiles qui élargira considérablement l'accès à la recharge à grande puissance en Amérique du Nord. La rareté des minerais critiques nécessaires à la fabrication à grande échelle de batteries pour faire fonctionner les véhicules électriques constitue un autre défi. Certains équipementiers automobiles s'attaquent à ce problème en créant des coentreprises ou en devenant propriétaires d'usines de batteries ou d'installations de traitement des minéraux critiques.

²³ AIE (2022), *World Energy Outlook 2022*, AIE, Paris, licence : CC PAR 4.0 (rapport); CC PAR NC SA 4.0 (annexe A).

²⁴ AIE (2023), *Global EV Outlook 2023*, AIE, Paris, licence : CC BY 4.0.



Comme constaté lors des réunions avec les clients (voir la rubrique « Mobilisation de la clientèle » ci-dessus), les équipementiers automobiles sont confrontés à certains obstacles, comme l'adoption des véhicules électriques par les consommateurs. La Banque Scotia peut aider indirectement ses clients à surmonter ces obstacles en prenant les mesures suivantes :

- Soutenir les efforts communautaires axés sur la décarbonisation dans le secteur de l'automobile. Par exemple, la « commandite électrifianante » existante de [Plug'n Drive](#) sans but lucratif de la Banque Scotia visant à favoriser l'engagement des consommateurs au *Electric Vehicle Discovery Centre* et à la remorque éducative sur les véhicules électriques mobiles
- Gérer les bornes de recharge EV Connect dans les succursales de la Banque Scotia et poursuivre le déploiement de bornes de recharge supplémentaires
- Offrir des incitatifs et des programmes de financement des véhicules électriques comme des [« prêts automobiles » assortis de prix spéciaux sur les véhicules électriques admissibles](#) pour les employés et les clients de la Banque Scotia
- Produire une recherche économique et un leadership éclairé pour sensibiliser et relever les défis de la décarbonisation du secteur

Aperçus et points de vue – demande de véhicules électriques

Dans le cadre de l'engagement de la Banque Scotia à l'égard de la recherche et du leadership éclairé, ScotiaEconomics a étudié les principaux défis que pose l'adoption des véhicules électriques au Canada, aux États-Unis et au Mexique :

- Les changements fondamentaux dans le paysage politique, ainsi que la demande refoulée et les prix élevés de l'énergie, ont soutenu une hausse des ventes mondiales de véhicules électriques.
- Les dépenses consacrées aux véhicules électriques ont augmenté de 50 % rien que l'année dernière. La croissance quasi exponentielle des ventes de véhicules électriques, en hausse de 240% depuis le début de la pandémie, devrait se poursuivre.
- Les ventes de véhicules électriques devraient augmenter de 25 % chaque année sur la voie vers la carboneutralité. Cependant, pour atteindre le marché de masse d'ici 2035, les véhicules électriques devront sans doute être proposés à une fraction de leur prix actuel.
- La capacité des constructeurs automobiles (et de leurs chaînes d'approvisionnement) à répondre à la demande d'électrification peut être limitée par la demande des consommateurs, les prix et l'incertitude politique, tout en ouvrant la porte aux importations en provenance de marchés qui sont à des années d'avance.

Lire le rapport complet ici –

[Un luxe dont on n'a pas les moyens de se priver : l'Amérique du Nord doit s'engager pour une diminution drastique du coût des véhicules électriques](#)



AVIS IMPORTANT CONCERNANT LE PRÉSENT DOCUMENT ET MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent document est fourni à titre informatif seulement et peut être modifié sans préavis. À compter de la date du présent document, Banque Scotia décline toute responsabilité ou obligation de mettre à jour ou de réviser les énoncés contenus aux présentes, que ceux-ci soient subordonnés ou non à de nouveaux éléments d'information, à des événements futurs ou à d'autres facteurs. Bien que nous ayons consulté des sources considérées comme fiables, les renseignements contenus dans le présent document n'ont pas fait l'objet d'une vérification indépendante et aucune déclaration ou garantie, expresse ou implicite, n'est ou ne sera faite ou donnée en ce qui concerne leur exactitude, leur fiabilité ou leur exhaustivité. La Banque Scotia, ses sociétés affiliées et leurs administrateurs, dirigeants, employés ou mandataires respectifs déclinent toute responsabilité en cas de perte ou de dommage résultant de l'utilisation des renseignements contenus dans le présent document ou de la confiance accordée à ces renseignements.

Rien dans le présent document ne constitue une offre de vente ou une offre d'achat ou de souscription d'un titre ou d'un autre instrument de la Banque Scotia ou de l'une de ses sociétés affiliées, ni une invitation ou une incitation à effectuer un placement ou une recommandation de le faire, ni ne fait partie d'une telle offre. Les offres de vente, les ventes, les offres d'achat ou les achats de titres ou d'autres instruments émis par la Banque Scotia ou l'une de ses sociétés affiliées ne peuvent être réalisés ou conclus qu'en vertu de documents d'offre appropriés préparés et distribués conformément aux lois, aux règlements, aux règles et aux pratiques du marché des territoires où ils peuvent être effectués. Le présent document ou toute partie de celui-ci ne doit pas être utilisé comme fondement d'une décision d'achat d'un titre ou d'un autre instrument à quelque moment que ce soit. Il est fortement recommandé de consulter un professionnel avant de prendre toute décision de placement concernant des titres ou d'autres instruments.

Aucun élément du présent document ne doit servir de base ou être invoqué dans le cadre d'un contrat, d'un engagement ou d'une décision de placement de quelque nature que ce soit. Le lecteur est seul responsable de l'utilisation des renseignements contenus dans le présent document et ni la Banque Scotia, ni aucune de ses sociétés affiliées, ni aucun de leurs administrateurs, dirigeants, employés ou mandataires respectifs ne peuvent être tenus responsables des dommages directs ou indirects résultant de l'utilisation du présent document par le lecteur.

Le présent document n'est pas destiné à être distribué ou utilisé par une personne ou une entité dans un territoire où une telle distribution ou utilisation serait contraire à la loi ou à la réglementation. Il est possible que nos communications publiques comprennent des énoncés prospectifs verbaux ou écrits. Le présent document renferme ce genre d'énoncés, lesquels peuvent également être intégrés dans d'autres documents déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières du Canada ou de la Securities and Exchange Commission (SEC) des États-Unis, ou dans d'autres communications. De plus, des représentants de la Banque peuvent fournir verbalement des énoncés prospectifs à certains analystes, investisseurs, médias et autres personnes. Tous ces énoncés sont formulés conformément aux dispositions d'exonération de la Private Securities Litigation Reform Act of 1995 des États-Unis et de toute loi pertinente sur les valeurs mobilières en vigueur au Canada. Des énoncés prospectifs peuvent figurer, notamment, dans le présent document, dans le rapport de gestion de la Banque Scotia présenté dans son rapport annuel 2022 à la rubrique « Perspectives », ainsi que dans toute autre déclaration concernant les objectifs de la Banque Scotia, les stratégies qu'elle emploie pour les atteindre, le contexte réglementaire dans lequel elle exerce ses activités, ses résultats financiers prévisionnels et les perspectives à l'égard de ses activités et de l'économie du Canada, des États-Unis et du monde entier. La Banque constate qu'il n'existe actuellement aucun cadre mondial en ce qui concerne les éléments constitutifs d'un produit « ESG » (environnemental, social ou de gouvernance), « vert », « durable », « respectueux du climat » ou d'un produit portant une mention semblable ni aucune définition (légale, réglementaire ou autre) d'un tel produit, ni des caractéristiques précises permettant de qualifier un placement, un produit ou un actif comme tel ou de porter toute autre mention semblable, et rien ne garantit qu'une telle définition ou qu'un tel consensus clair émergera à l'échelle mondiale au fil du temps. Par conséquent, la Banque fournit le présent document étant entendu qu'il est possible que des interprétations différentes de ces termes se développent au fil du temps. Plus particulièrement, ce document comprend des énoncés prospectifs sur nos enjeux ESG, notre vision, nos objectifs stratégiques et nos cibles. Ces énoncés se distinguent généralement par l'utilisation de termes comme « croire », « s'attendre à », « prévoir », « anticiper », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « but », « cible », « projet », « engagement », « objectif » et d'expressions semblables utilisant des verbes au futur ou au conditionnel, comme « sera », « peut », « devrait », « serait », « pourrait », « peut » et « pourrait », y compris leurs variantes positives et négatives.

Par nature, les énoncés prospectifs comportent des hypothèses et sont assujettis à des incertitudes et à des risques inhérents qui donnent lieu à la possibilité que les prédictions, les prévisions, les projections, les attentes ou les conclusions énoncées se révèlent inexactes, que nos hypothèses puissent être incorrectes et que nos objectifs de rendement financier et ceux en lien avec les enjeux ESG, notre vision, nos objectifs stratégiques et nos cibles ne puissent être atteints. Nous conseillons au lecteur de ne pas se fier indûment à ces énoncés étant donné que les résultats réels pourraient différer sensiblement des attentes, des cibles, des estimations et des intentions exprimées dans ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs de risque, dont plusieurs sont indépendants de notre volonté et dont l'incidence peut être difficile à prévoir. Le développement et l'évolution continus du cadre légal et réglementaire lié aux enjeux ESG, et plus particulièrement aux questions liées aux gaz à effet de serre et aux changements climatiques pourraient entraîner des mises à jour ou des révisions des énoncés aux présentes à l'avenir. Les autres facteurs susceptibles d'invalider ces énoncés ou d'influer sur les résultats réels comprennent notamment les changements des méthodologies, des normes, des scénarios ou des cadres, la disponibilité et la qualité



des données, le respect de nos politiques et procédures par des tiers, notre capacité à mettre en œuvre des initiatives dans les délais prévus, les hypothèses concernant l'utilisation de crédits carbone et d'énergie renouvelable ou d'autres mécanismes de transition, ainsi que les évolutions technologiques, économiques, scientifiques, juridiques ou politiques.

En outre, alors que nous nous efforçons de faire progresser nos engagements, nos objectifs et nos cibles en matière de finance durable et sur le climat, des facteurs externes échappant à notre contrôle raisonnable peuvent faire obstacle à leur réalisation, parmi lesquels les efforts de décarbonisation variables d'une économie à l'autre, la nécessité de politiques climatiques réfléchies dans le monde entier, des données plus nombreuses et de meilleure qualité, des méthodologies raisonnablement étayées, des avancées technologiques, l'évolution du comportement des consommateurs, les défis que représente l'équilibre entre des objectifs provisoires de réduction des émissions et une transition juste et ordonnée et les facteurs géopolitiques qui ont une incidence sur les besoins énergétiques mondiaux, ainsi que d'autres éléments importants comme les obligations légales et réglementaires.

Les résultats futurs liés aux énoncés prospectifs peuvent être influencés par de nombreux facteurs, y compris les conditions générales de l'économie et du marché dans les pays où nous exerçons nos activités et à l'échelle mondiale; les variations des taux de change et d'intérêt; la hausse des coûts de financement et de la volatilité en raison de l'illiquidité du marché et de la concurrence à l'égard du financement; le manquement par des tiers à leurs obligations envers la Banque et envers ses sociétés affiliées; les changements apportés aux politiques monétaires, fiscales ou économiques, ainsi qu'aux lois fiscales et aux interprétations connexes; les changements apportés aux lois et à la réglementation ou aux attentes et exigences prudentielles, y compris les exigences et les lignes directrices relatives aux fonds propres, aux taux d'intérêt et à la liquidité, ainsi que l'incidence de ces changements sur les coûts de financement; les risques géopolitiques; les changements apportés aux notations de crédit qui nous sont attribuées; les répercussions éventuelles de la guerre et des actes terroristes sur notre entreprise et les conséquences imprévues de tels actes; les changements technologiques et la résilience technologique; le risque d'exploitation et le risque lié aux infrastructures; le risque d'atteinte à la réputation; l'exhaustivité et l'exactitude de l'information que la Banque reçoit sur sa clientèle et ses contreparties; la mise au point et le lancement de nouveaux produits et services en temps opportun, et la mesure dans laquelle les produits et les services vendus auparavant par la Banque obligent cette dernière à contracter des dettes ou à assumer des pertes qui n'avaient pas été anticipées initialement; notre capacité à réaliser nos plans stratégiques, notamment à mener à terme les acquisitions et les cessions, ce qui comprend l'obtention des approbations des organismes de réglementation; les principales estimations comptables et l'incidence des modifications des normes comptables, des règlements et des interprétations connexes concernant ces estimations; l'activité sur les marchés financiers mondiaux; la capacité de la Banque à recruter, à former et à retenir des dirigeants clés; l'évolution de divers types de fraudes ou d'autres activités criminelles auxquelles la Banque est exposée; les mesures pour faire échec au blanchiment d'argent; des perturbations ou des attaques (y compris des cyberattaques) visant les technologies de l'information, la connexion Internet, l'accessibilité au réseau ou d'autres systèmes ou services de communication vocale ou de données de la Banque, susceptibles de provoquer des violations de la confidentialité des données, l'accès non autorisé à de l'information sensible et des incidents potentiels d'usurpation d'identité; l'augmentation de la concurrence dans tous nos secteurs géographiques et d'activité, notamment en provenance de concurrents offrant des services bancaires par le biais d'Internet et d'appareils mobiles et de concurrents non conventionnels; les risques liés aux enjeux réglementaires et aux litiges importants; les changements climatiques et d'autres risques liés aux facteurs environnementaux et sociaux, y compris les risques éventuels liés à la durabilité, qui pourraient découler des activités de la Banque; la survenance de catastrophes naturelles ou non naturelles et les réclamations découlant de ces événements; les tensions inflationnistes; le marché de l'habitation et l'endettement des ménages au Canada; le déclenchement sur une grande échelle d'une crise sanitaire ou d'une pandémie et son incidence sur l'économie mondiale, sur les conditions des marchés financiers ainsi que sur les activités, les résultats d'exploitation, la situation financière et les perspectives de la Banque; de même que la capacité de la Banque à prévoir et à gérer les risques que comportent ces facteurs. Une grande partie des activités de la Banque consiste à consentir des prêts ou à affecter autrement ses ressources à certains secteurs, entreprises ou pays. Tout événement imprévu touchant ces emprunteurs, secteurs ou pays risque d'avoir une incidence défavorable importante sur les résultats financiers de la Banque, sur ses activités, sur sa situation financière ou sur sa liquidité. Ces facteurs, et d'autres encore, peuvent faire en sorte que le rendement réel de la Banque soit, dans une mesure importante, différent de celui envisagé par les énoncés prospectifs. La Banque prévient que la liste qui précède n'est pas exhaustive de tous les facteurs de risque et que d'autres facteurs pourraient également avoir une incidence défavorable sur ses résultats. Pour en savoir plus, veuillez consulter la rubrique « Gestion des risques » du rapport annuel 2022 de la Banque, qui peut avoir été mise à jour dans le cadre des rapports trimestriels. Le lecteur est prié de tenir compte des facteurs susmentionnés à la lecture de ces rubriques. Lorsqu'ils se fient à des énoncés prospectifs pour prendre des décisions à l'égard de la Banque et de ses titres, les investisseurs et les autres personnes doivent se pencher diligemment sur ces facteurs, ainsi que sur d'autres incertitudes et éventualités. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent document reflètent l'avis de la direction à la date des présentes seulement et sont présentés dans le but d'aider les actionnaires de la Banque et les analystes à comprendre la situation financière de la Banque, ses objectifs et ses priorités ainsi que son rendement financier prévisionnel aux dates indiquées et pour les périodes closes à ces dates, et ils peuvent ne pas convenir à d'autres fins. Sauf si la loi l'exige, la Banque ne s'engage pas à mettre à jour les énoncés prospectifs verbaux ou écrits qui peuvent être formulés de temps à autre par elle ou en son nom. Le lecteur trouvera d'autres renseignements sur la Banque, y compris sa notice annuelle et son rapport annuel 2022, sur le site Web de SEDAR+, au www.sedarplus.ca ainsi que dans la section EDGAR du site Web de la SEC, au <http://www.sec.gov>.

