

### MARCHÉ MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

Le 16 septembre 2025

#### Contributeurs

##### John Fanjoy

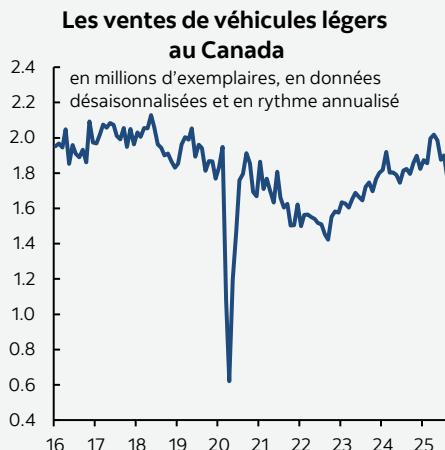
Économiste

Études économiques de la Banque Scotia

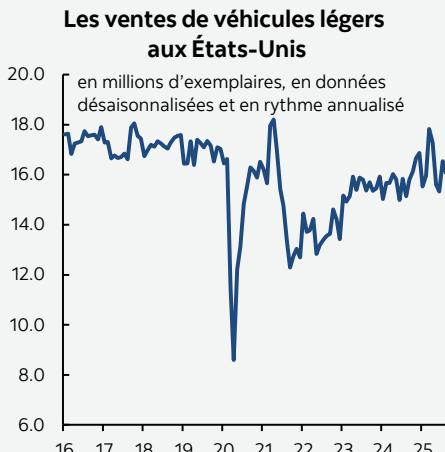
416.866.4735

[john.fanjoy@scotiabank.com](mailto:john.fanjoy@scotiabank.com)

#### Graphique 1



#### Graphique 2



## Les ventes d'automobiles en août : Les droits de douane continuent de faire souffler des vents contraires

CANADA : LES VENTES D'AUTOMOBILES SE RALENTOISENT ENCORE PLUS APRÈS UN FORT PREMIER SEMESTRE 2025

**En août au Canada, les ventes d'automobiles se sont ralenties pour s'inscrire à 1,76 million d'exemplaires (-7,3 % sur un mois) en rythme désaisonnalisé et annualisé, d'après Wards Automotive (graphique 1).**

Elles continuent de reculer après avoir explosé au printemps dans une conjoncture d'anticipation des droits de douane : elles se sont repliées dans trois des quatre derniers mois en chiffres désaisonnalisés, en raison des vents contraires qu'ont fait souffler les droits de douane, l'incertitude et le ralentissement dans la croissance de l'emploi. Si les ventes d'automobiles ont démarré l'année en force, les ventes en rythme désaisonnalisé ont atteint leur plus creux depuis juin 2024 : les ventes non désaisonnalisées d'août ont en effet perdu -3,9 % sur un an.

Les récentes statistiques économiques confirment que les droits de douane pèsent plus tôt que prévu sur l'économie canadienne, ce qui nous amène aujourd'hui à nous attendre à ce que la Banque du Canada abaisse son taux directeur à 2,25 % d'ici la fin de 2025, afin de se prémunir contre un nouveau fléchissement de la conjoncture. Le PIB réel s'est contracté au T2 de 2025 (-1,6 % sur un trimestre, en données désaisonnalisées et annualisées), et le marché canadien du travail a perdu plus de 100 000 emplois pour l'ensemble de juillet et d'août. Si l'inflation de synthèse annuelle se maintient à moins de 2 % en raison de l'annulation de la taxe carbone imposée aux consommateurs, les indicateurs de l'inflation sous-jacente continuent d'évoluer tendanciellement aux alentours de 2,5 % à 3 % sur un an. Nous nous attendons à ce que les pressions inflationnistes perdurent, ce qui amènera la BdC à contrepasser les deux baisses de 25 points de base dans le deuxième semestre de 2026.

Pour les ventes de véhicules légers au Canada, nos prévisions s'établissent à 1,89 million d'exemplaires en 2025 et à 1,84 million en 2026. Le rythme des ventes d'automobiles devrait continuer de se ralentir jusqu'à la fin de 2025 par rapport au printemps, puisque la léthargie des marchés du travail fait souffler des vents contraires sur la croissance des dépenses de consommation.

#### ÉTATS-UNIS : DES VENTES MENSUELLES VOLATILES EN RAISON DES VENTS CONTRAIRES DE PLUS EN PLUS VIOLENTS CAUSÉS PAR LES DROITS DE DOUANE

**En août, les ventes d'automobiles aux États-Unis ont plongé de -2,9 % sur un mois en chiffres désaisonnalisés pour s'inscrire à 16,1 millions d'exemplaires en rythme annualisé (graphique 2).** Dans ce pays, les ventes mensuelles d'automobiles ont été volatiles pendant une grande partie de l'année, pour varier entre un creux de 15,3 millions d'exemplaires (en données désaisonnalisées et annualisées) en juin et un pic de 17,8 millions d'exemplaires en avril, sur fond de distorsions provoquées par les droits de douane et l'incertitude. Bien que les récentes ventes d'automobiles aient baissé après avoir bondi temporairement en mars et en avril, le rythme des ventes en juillet et en août, soit 16,5 millions et 16,1 millions d'exemplaires respectivement, est toujours supérieur aux ventes annuelles de l'an dernier, à 15,86 millions d'exemplaires ; elles ont donc été plus résilientes qu'attendu durant l'été.

Les niveaux de stocks se sont amenuisés peu à peu après leur pic récent du milieu de 2024 malgré des ventes d'automobiles toujours aussi tenaces en dépit de la cadence de production qui s'est accélérée après avoir atteint son plus creux au début de l'année. En août aux États-Unis, les stocks de véhicules légers ont reculé de -8 % par rapport à la moyenne du T3 de 2024 d'après les données de Wards Automotive.

L'impact des droits de douane généralisés pèse aussi sur le marché du travail américain, qui a créé à peine 107 000 emplois de mai à août, même si le taux de chômage ne s'est chiffré qu'à 4,3 % puisque la croissance de la population active s'est elle aussi ralentie du fait du durcissement des politiques migratoires. Le président de la Réserve fédérale américaine, Jerome Powell, a annoncé en août que le ralentissement de la croissance de l'emploi dans ce pays amène la Fed à consacrer davantage son attention à la partie de l'emploi de son double mandat. Nous nous attendons aujourd'hui à ce que la Fed recommence à abaisser le taux directeur, qui devrait s'établir à 3 % d'ici au T2 de 2026, en décrétant une série de baisses de 25 points de base. Or, l'inflation continue de frôler 3 % sur un an en raison des risques que les pressions inflationnistes perdurent à cause des droits de douane et des distorsions de la chaîne d'approvisionnement logistique.

Compte tenu de la léthargie du marché du travail, selon nos prévisions des ventes d'automobiles aux États-Unis, nous nous attendons à ce que les ventes trimestrielles continuent de tourner au ralenti dans le deuxième semestre de 2025, ce qui donnera lieu à des ventes de 16,2 millions d'exemplaires en 2025 et de 15,9 millions en 2026.

#### VENTES MONDIALES D'AUTOMOBILES : LES VENTES DE JUILLET REPRENNENT DU MIEUX APRÈS S'ÊTRE RALENTEES TENDANCIELLEMENT

**Les ventes mondiales d'automobiles ont rebondi de 2,8 % sur un mois (en données désaisonnalisées) en juillet, grâce à leur forte croissance dans presque toutes les régions suivies, après avoir fléchi dans trois des quatre mois précédents (graphique 3).** En Europe de l'Ouest, les ventes d'automobiles ont crû de 5,4 % sur un

mois (en données désaisonnalisées), pour atteindre leur plus haut en rythme mensuel depuis avril cette année. En Europe de l'Est, les ventes d'automobiles, qui ont bondi de 12,6 % sur un mois, tournent tout de même au ralenti cette année, puisqu'elles n'ont inscrit que deux hausses dans les sept derniers mois. Dans la région de l'Asie du Pacifique, les ventes d'automobiles ont légèrement reculé (-0,5 % sur un mois en données désaisonnalisées), puisque le ralentissement des ventes en Chine (-1,6 %) et au Japon (-2,5 %) a été en partie effacé par leur vigueur dans d'autres parties de la région. En chiffres désaisonnalisés, les ventes de véhicules se sont ralenties pour atteindre leur plus creux depuis janvier. Dans la région de l'Amérique latine, les ventes de véhicules ont rebondi de 4,2 % sur un mois en juillet après avoir perdu -5,6 % en juin; elles restent toutefois volatiles en rythme mensuel. Pour ce qui est de la croissance des ventes mondiales de véhicules, nos prévisions s'établissent à 2,2 % en 2025 et à 0,9 % en 2026, puisque les droits de douane et l'incertitude font souffler des vents contraires sur les perspectives mondiales (graphique 4).

#### VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES : L'INCERTITUDE CAUSÉE PAR LES DROITS DE DOUANE, LES CIBLES ET LES PROGRAMMES D'AIDE

**Dans les ventes de véhicules neufs, la part des véhicules à zéro émission (VEZ) neufs est restée faible en juillet d'après les données de Statistique Canada.** Pour l'ensemble du pays, les ventes de VEZ depuis le début de l'année jusqu'en juillet 2025 se sont établies à 93,4 milliers d'exemplaires, en baisse de -30,5 % depuis le début de l'année, contre une hausse de 5,2 % depuis le début de l'année pour toutes les immatriculations de véhicules, d'après la même source. La part des ventes de VEZ dans l'ensemble des ventes de véhicules a reculé pour s'inscrire à 7,7 % en juillet, ce qui correspond à leur part de 7,8 % au T2 de 2025; il s'agit toutefois d'une baisse par rapport à 12,3 % pour le même trimestre l'an dernier et comparativement au récent pic trimestriel de 16,6 % au T4 de 2024.

Au Québec, qui constitue le plus vaste marché des VEZ en volume, la part des ventes de VEZ s'est hissée 16,6 % en juillet, contre 15 % au T2, grâce au rétablissement du programme Roulez vert, malgré une baisse du volume en dollars par rapport à l'an dernier. Il n'empêche que les immatriculations de VEZ, à 38,7 milliers d'exemplaires jusqu'en juillet, accusent une baisse de -43,7 % depuis le début de l'année par rapport à l'ensemble des ventes de véhicules neufs, qui n'a essentiellement pas bougé (-0,4 % depuis le début de l'année) (graphique 5).

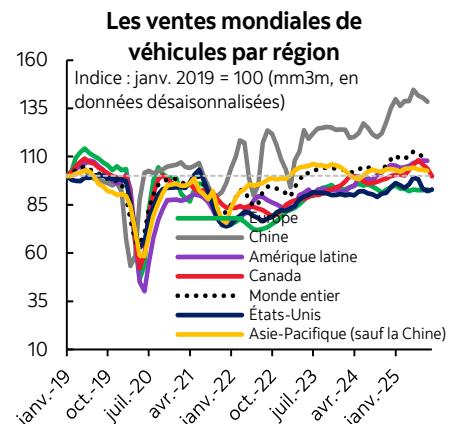
En Ontario, province qui représente le deuxième marché des VEZ en importance par volume, les ventes de VEZ dans les sept premiers mois se sont ralenties à 25,6 mille exemplaires (-14,7 % depuis le début de l'année) comparativement à une hausse de 4,4 % depuis le début de l'année pour tous les véhicules neufs : la part des VEZ en juillet, à 4,9 %, s'est repliée par rapport à 8,4 % au T4 et à 6,8 % au T2 l'an dernier. En Colombie-Britannique et dans les territoires, qui représentent en volume le marché le plus important des VEZ en volume, les ventes de VEZ de cette année, à 18,9 milliers d'exemplaires (-24,4 % depuis le début de l'année) jusqu'en juillet se sont ralenties alors que le total des ventes de véhicules neufs s'est accéléré (3,4 % depuis le début de l'année); la part des VEZ s'est chiffrée à 13,1 % en juillet, contre 20,7 % pour l'année 2024.

Dans la région de l'Atlantique, les ventes de VEZ jusqu'en juillet dans Terre-Neuve-et-Labrador, dans l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick se sont ralenties pour s'inscrire à 3,7 milliers d'exemplaires (-4,2 % depuis le début de l'année), et leur part de 2,8 % a baissé après avoir atteint un pic de 6,2 % au T4. En Alberta, au Manitoba et en Saskatchewan, les ventes de VEZ cette année se sont inscrites globalement à 6,5 millions d'exemplaires (-4,2 % depuis le début de l'année), alors que le total des ventes de véhicules de ces provinces s'est accéléré de 11,8 % (depuis le début de l'année); la part des VEZ a dégringolé à 2,9 % en juillet, contre 4,8 % au T4 et 3,7 % au T2 de 2024.

Hormis la volatilité de la conjoncture en raison des droits de douane, le secteur de l'automobile au Canada est aussi en proie à l'incertitude qui règne sur la cible des ventes de VEZ, sans savoir si le gouvernement fédéral rétablira la subvention offerte aux consommateurs dans le cadre du Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE). Le 5 septembre, le premier ministre Mark Carney a annoncé que le gouvernement fédéral supprimerait la cible de 2026 dans la Norme sur la disponibilité des véhicules électriques (NDVE). Il s'agissait de la première cible intermédiaire pour les VEZ, qui devaient intervenir pour au moins 20 % du total des ventes de véhicules automobiles neufs en 2026 sur le parcours menant à des ventes constituées à 100 % de VEZ d'ici 2035. Le premier ministre Carney a aussi annoncé que l'État se pencherait pendant 60 jours sur la réglementation de la NDVE, en laissant la porte ouverte à d'éventuels changements dans les cibles des ventes annuelles et à des plans destinés à « explorer les options pour livrer au Canada un plus grand nombre de véhicules électriques abordables ». En outre, une forte incertitude pèse toujours sur la question de savoir si le Programme fédéral pour les iVZE sera éventuellement rétabli et, s'il l'est effectivement, à quel moment il le sera. On s'attend à ce que le gouvernement fédéral annonce le 4 novembre un budget fiscal dominé par l'« austérité » et par l'« investissement », et qui pourrait afficher un déficit plus considérable que le budget de l'automne de l'an dernier, ce qui suscite des interrogations quant à savoir si des changements seront apportés au Programme des iVZE dans l'éventualité où ce programme est rétabli.

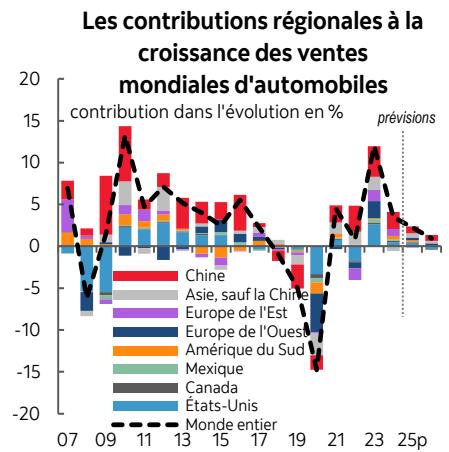
Dans la conjoncture actuelle des droits de douane, puisque les relations internationales et commerciales évoluent et que les mesures adoptées dans les politiques fluctuent, le gouvernement fédéral peut aider le secteur de l'automobile en traçant clairement une feuille de route pour les autres changements qu'il prévoit d'apporter aux règlements locaux et aux mesures budgétaires, le cas échéant, en réduisant par le fait même une partie au moins de la forte incertitude, qui se fait endémique cette année pour les entreprises et les consommateurs.

Graphique 3

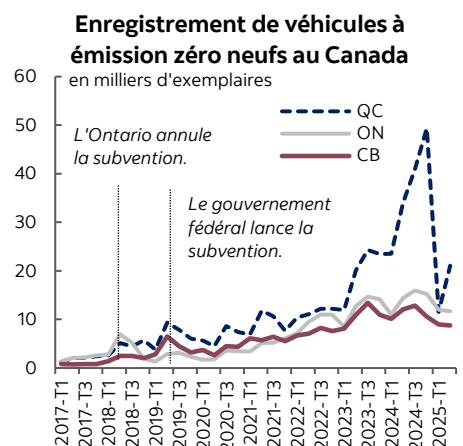


Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive et associations nationales de l'automobile.

Graphique 4



Graphique 5



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

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

	2010-19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p	Juillet 2025, en % sur un mois, en DD	Juillet 2025, en % sur un an, en DND	DDA 2025, en % sur un an, en DND
<b>Total</b>	<b>71.1</b>	<b>66.7</b>	<b>67.3</b>	<b>75.3</b>	<b>78.0</b>	<b>79.7</b>	<b>80.4</b>	<b>2.8</b>	<b>7.7</b>	<b>6.1</b>
<b>Amérique du Nord</b>	<b>18.7</b>	<b>17.6</b>	<b>16.4</b>	<b>18.5</b>	<b>19.2</b>	<b>19.6</b>	<b>19.3</b>	<b>7.3</b>	<b>6.5</b>	<b>4.4</b>
Canada	1.82	1.66	1.52	1.68	1.82	1.89	1.84	1.3	4.5	7.2
États-Unis	15.7	14.9	13.8	15.5	15.9	16.2	15.9	8.0	7.4	4.4
Mexique	1.22	1.01	1.09	1.36	1.49	1.52	1.54	7.8	-0.4	0.3
<b>Europe de l'Ouest</b>	<b>13.0</b>	<b>10.5</b>	<b>10.0</b>	<b>11.4</b>	<b>11.4</b>	<b>11.6</b>	<b>11.8</b>	<b>5.4</b>	<b>4.2</b>	<b>-0.4</b>
Allemagne	3.2	2.6	2.7	2.8	2.8	2.9	3.0	15.3	11.1	-2.5
Royaume-Uni	2.3	1.6	1.6	1.9	2.0	2.0	2.0	-6.7	-5.0	2.4
<b>Europe de l'Est</b>	<b>3.3</b>	<b>2.8</b>	<b>1.9</b>	<b>2.8</b>	<b>3.4</b>	<b>3.3</b>	<b>3.3</b>	<b>12.6</b>	<b>0.9</b>	<b>-7.4</b>
Russie	2.1	1.5	0.6	1.1	1.6	1.5	1.5	15.6	-13.1	-22.7
<b>Asie</b>	<b>31.9</b>	<b>32.7</b>	<b>35.9</b>	<b>39.4</b>	<b>40.5</b>	<b>41.5</b>	<b>42.3</b>	<b>-0.5</b>	<b>9.7</b>	<b>9.6</b>
Chine	19.7	21.5	23.6	26.0	27.6	28.2	28.8	-1.6	14.7	13.2
Inde	3.3	3.6	4.4	4.7	4.9	5.1	5.1	6.6	5.7	1.2
Japon	5.1	4.4	4.2	4.8	4.4	4.6	4.7	-2.5	-3.6	8.0
<b>Amérique du Sud</b>	<b>4.3</b>	<b>3.1</b>	<b>3.2</b>	<b>3.2</b>	<b>3.5</b>	<b>3.7</b>	<b>3.8</b>	<b>2.9</b>	<b>10.5</b>	<b>14.0</b>
Brésil	2.91	1.98	1.96	2.18	2.49	2.55	2.59	1.4	1.2	4.4
Chili	0.34	0.42	0.43	0.31	0.30	0.31	0.31	2.9	7.3	3.0
Colombie	0.26	0.24	0.25	0.18	0.20	0.20	0.20	22.5	45.1	26.8
Pérou	0.16	0.16	0.16	0.16	0.15	0.16	0.16	1.9	34.7	19.2

Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Wards Automotive et Bloomberg.

Tableau 2 — Les perspectives des ventes d'automobiles dans les provinces (en milliers d'exemplaires par an)

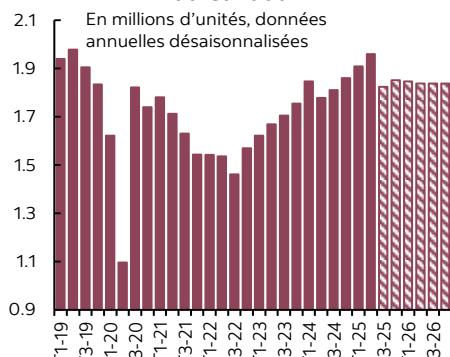
	2010-19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p	Juillet 2025, %, désaison. sur 1 mois	Juillet 2025, %, non désaison. sur 12 mois	DDA 2025, %, non désaison. sur 12 mois	VÉZ* (Juillet 2025) % ventes de VL neufs
<b>Canada</b>	<b>1,817</b>	<b>1,663</b>	<b>1,523</b>	<b>1,684</b>	<b>1,819</b>	<b>1,886</b>	<b>1,840</b>				<b>7.7</b>
<b>Provinces de l'Atlantique</b>	<b>134</b>	<b>120</b>	<b>105</b>	<b>115</b>	<b>135</b>	<b>141</b>	<b>126</b>	<b>7.3</b>	<b>11.9</b>	<b>16.4</b>	<b>2.8</b>
<b>Provinces du centre</b>	<b>1,179</b>	<b>1,080</b>	<b>1,014</b>	<b>1,129</b>	<b>1,237</b>	<b>1,230</b>	<b>1,185</b>	<b>8.0</b>	<b>7.3</b>	<b>2.6</b>	<b>8.9</b>
Québec	441	413	372	411	473	458	441	9.0	4.8	-0.4	16.6
Ontario	738	667	642	718	764	772	744	7.5	8.7	4.4	4.4
<b>Provinces de l'Ouest</b>	<b>548</b>	<b>492</b>	<b>454</b>	<b>508</b>	<b>547</b>	<b>550</b>	<b>529</b>	<b>5.6</b>	<b>4.5</b>	<b>8.5</b>	<b>6.5</b>
Manitoba	56	50	46	49	58	59	54	2.4	3.5	14.6	3.9
Saskatchewan	54	43	42	45	51	51	48	10.7	5.7	14.5	1.9
Alberta	239	197	184	209	223	226	215	5.0	6.8	10.5	2.4
Colombie-Britannique**	199	203	182	205	214	215	212	6.0	2.1	3.4	13.1

\*Les véhicules à émission zéro (VÉZ) comprennent les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables. \*\*Les données pour la Colombie-Britannique comprennent les territoires.

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

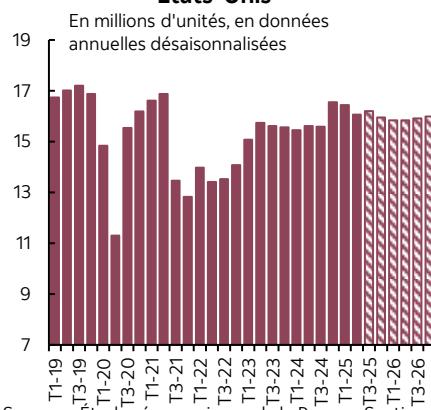
## Les perspectives trimestrielles du secteur de l'automobile en Amérique du Nord

## Ventes de véhicules légers au Canada



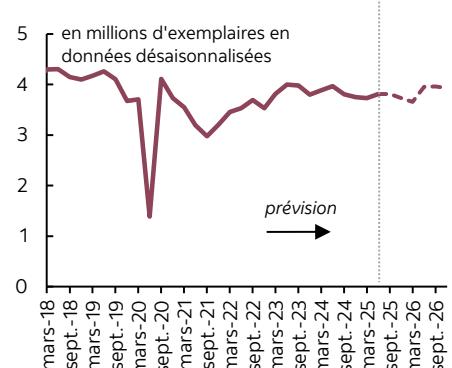
Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Wards Automotive.

## Ventes de véhicules légers aux États-Unis



Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Wards Automotive.

## Les prévisions de la production automobile nord-américaine de Wards Automotive



Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Wards Automotive.

Tableau 3 — Les perspectives annuelles de production en Amérique du Nord

2010-19 2021 2022 2023 2024 2025p 2026p

(Millions d'unités, taux annuel)

Production nord-américaine	15.9	12.9	14.2	15.6	15.5	15.1	15.5
Canada	2.2	1.1	1.2	1.5	1.3	1.2	1.2
États-Unis	10.4	8.9	9.7	10.3	10.2	10.0	10.2
Mexique	3.2	2.9	3.3	3.8	4.0	3.9	4.0

Sources : Études économiques de la Banque Scotia et Wards Automotive.

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 coches de file ou de preneurs fermes d'un appel public à l'épargne ou agir à titre de mandants ou de placeurs pour des valeurs mobilières ou des produits dérivés, négocier ces valeurs et produits dérivés, en faire l'acquisition, ou agir à titre de teneurs de marché ou de conseillers, de courtiers, de banques d'affaires et/ou de maisons de courtage pour ces valeurs et produits dérivés. La Banque Scotia peut toucher une rémunération dans le cadre de ces interventions. Tous les produits et services de la Banque Scotia sont soumis aux conditions des ententes applicables et des règlements locaux. Les dirigeants, administrateurs et employés de la Banque Scotia et de ses sociétés affiliées peuvent siéger au conseil d'administration de sociétés.

Il se peut que les valeurs mobilières visées dans ce rapport ne conviennent pas à tous les investisseurs. La Banque Scotia recommande aux investisseurs d'évaluer indépendamment les émetteurs et les valeurs mobilières visés dans ce rapport et de faire appel à tous les conseillers qu'ils jugent nécessaire de consulter avant de faire des placements.

**Le présent rapport et l'ensemble des renseignements, des opinions et des conclusions qu'il renferme sont protégés par des droits d'auteur. Il est interdit de les reproduire sans que la Banque Scotia donne d'abord expressément son accord par écrit.**

<sup>MD</sup> Marque déposée de La Banque de Nouvelle-Écosse.

La Banque Scotia, de pair avec l'appellation « Services bancaires et marchés mondiaux », est une dénomination commerciale désignant les activités mondiales exercées dans le secteur des services bancaires aux sociétés, des services bancaires de placement et des marchés financiers par La Banque de Nouvelle-Écosse et certaines de ses sociétés affiliées dans les pays où elles sont présentes, dont Scotiabank Europe plc; Scotiabank (Ireland) Designated Activity Company; Scotiabank Inverlat S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, 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., de Grupo Financiero Scotiabank Inverlat et de Scotia Derivados, S.A. de C.V. sont toutes autorisées et réglementées par les autorités financières du Mexique.

Les produits et les services ne sont pas tous offerts dans toutes les administrations. Les services décrits sont offerts dans les administrations dont les lois le permettent.