



# Feu rouge, feu vert

Perspectives mensuelles  
août 2025

15 minutes

## Feu rouge, feu vert

Les constructeurs automobiles, qui étaient autrefois les champions de la mondialisation menée par les États-Unis, sont maintenant pris entre deux feux, car la nouvelle administration les force à repenser rapidement leur façon de mener leurs activités.

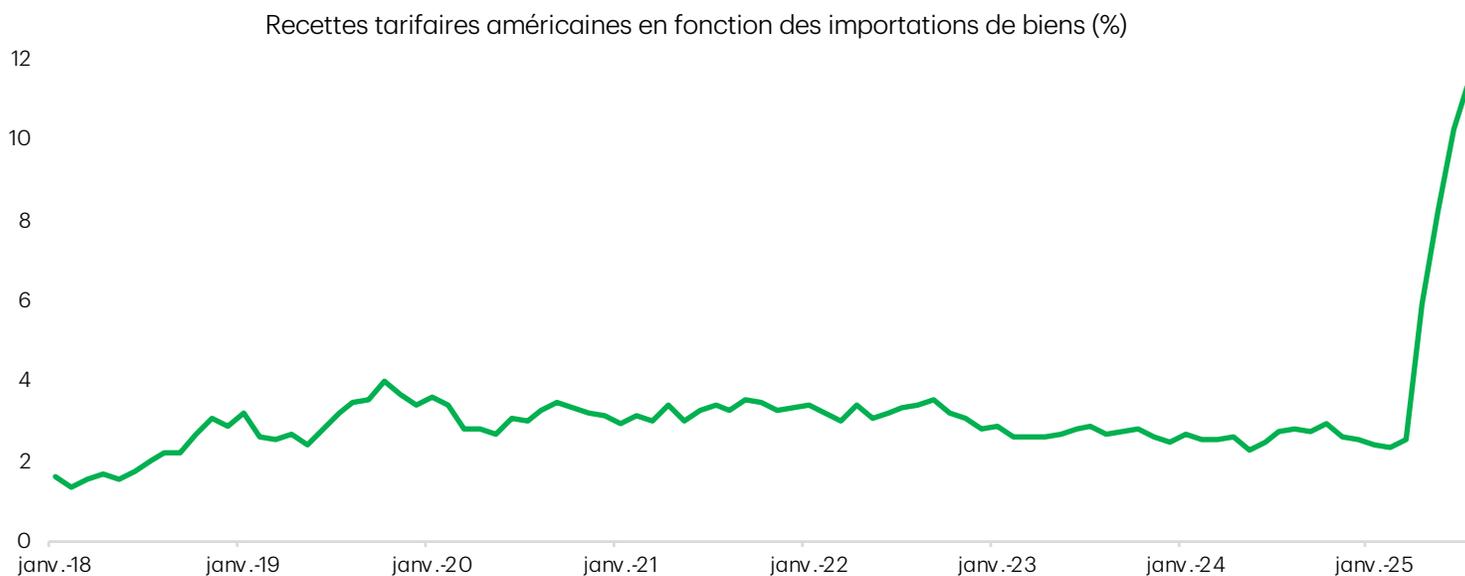
Brad Simpson, stratège en chef, Gestion de patrimoine; Chadi Richa, analyste principal, Actions | Gestion de patrimoine TD

**Vous souvenez-vous du débat?** On se demandait si le nouveau président était sérieux ou s'il s'agissait d'un bluff. Allait-il réellement miner la majeure partie de l'économie américaine, une économie de plus en plus axée sur les services et l'innovation, afin de revenir en arrière au monde belliqueux de la fin du XIXe siècle, où des droits de douane élevés isolaient les travailleurs contre la concurrence étrangère? Comptait-il renverser l'ordre économique mondial qui, après la guerre, a apporté tant de richesse et de puissance aux États-Unis?

Les négociations commerciales se poursuivent, mais le verdict est déjà connu. Oui, il était sérieux. Oui, il l'a fait. Bien qu'il soit vrai que bon nombre des accords annoncés récemment comportent des droits de douane moins élevés que ceux annoncés le « jour de la libération », le point demeure : un taux tarifaire minimal de 15 % est là pour de bon.

Pour mettre les choses en perspective, le taux est quatre à cinq fois plus élevé qu'en début d'année (figure 1). Dans le plus récent accord conclu avec l'Union européenne (UE), par exemple, les négociations ont abouti à un taux tarifaire de 15 % sur les marchandises importées de la région, soit sept fois plus élevé que le taux de 2 % en début d'année, mais inférieur au taux menacé de 30 %.

**Figure 1 : Le nouveau régime économique américain**



Les répercussions d'un tel changement économique sont considérables. Aux États-Unis, le taux tarifaire effectif sur les biens américains passera d'environ 3 % avant Trump à une fourchette d'environ 14 % à 17 %. Il y aura forcément des gagnants et des perdants, mais en fin de compte, cette nouvelle politique représente une forte hausse d'impôt, qui ralentira l'économie américaine, minera la consommation américaine et provoquera des vagues de choc dans l'économie mondiale.

L'effet principal se manifestera dans les hausses des prix. Déjà, environ les trois quarts des entreprises américaines qui ont vu leurs coûts augmenter sous l'effet des droits de douane ont répercuté au moins une partie de ces coûts plus élevés sur leurs clients en augmentant les prix des extrants. Près du tiers des fabricants et environ 45 % des entreprises de services ont déclaré avoir transmis à leurs clients toutes les hausses de coût découlant de l'application des droits de douane.

Les partisans du nouveau régime diront peut-être que les prévisions d'inflation catastrophiques sont exagérées. Après tout, l'économie américaine semble bien se comporter : la Réserve fédérale américaine d'Atlanta a récemment annoncé un taux de croissance de 2 %, mais comme pour la plupart des aspects qui touchent l'économie, cela peut prendre des mois, voire des années, pour que les effets des politiques se concrétisent dans les données.

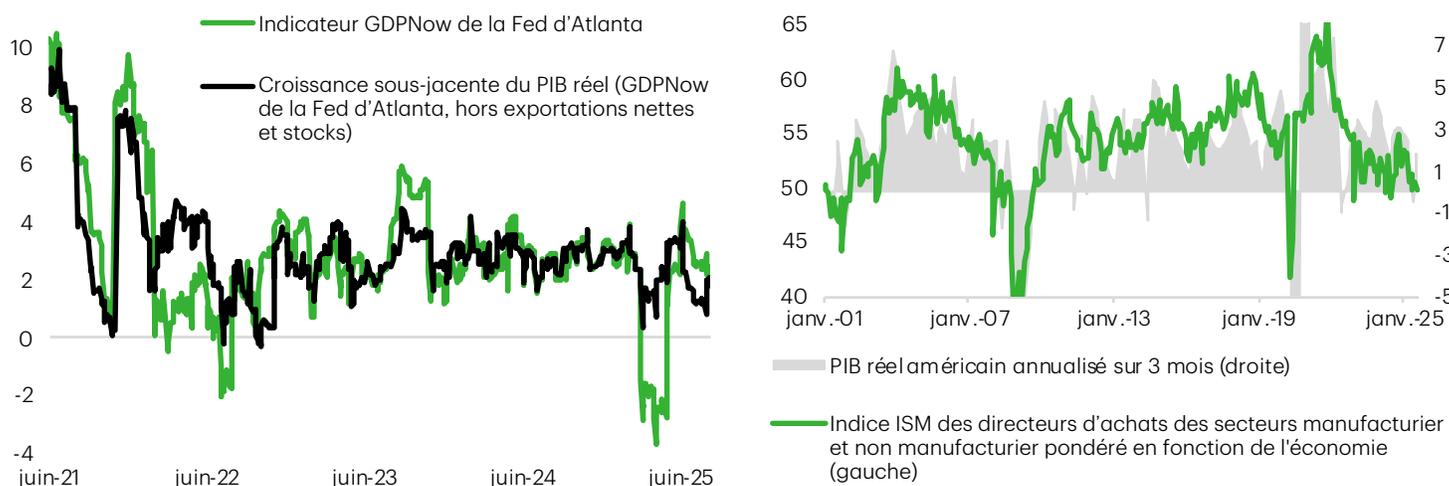
Nous observons déjà un ralentissement de la croissance de la main-d'œuvre et de la confiance des entreprises. En juillet, seulement 74 000 emplois non agricoles ont été créés, ce qui est nettement inférieur aux 110 000 emplois prévus par les économistes, sans parler des gains mensuels de 300 000 emplois générés par l'euphorie qui a suivi la pandémie. De plus, les données sur l'emploi au cours des deux mois précédents ont été révisées à la baisse de 258 000 (à la grande déception de la nouvelle administration, qui a alors licencié la statisticienne en cheffe).

En ce qui concerne la confiance des entreprises, les sondages de l'indice ISM des directeurs d'achats (PMI), qui demande aux directeurs de se projeter dans six mois, indiquent que la croissance économique stagne (figure 2). Cette faiblesse semble avoir été masquée en partie par l'anticipation des

droits de douane qui avait entraîné une augmentation des affaires avant l'entrée en vigueur du nouveau régime, mais l'inflation augmentera probablement au cours des prochains trimestres.

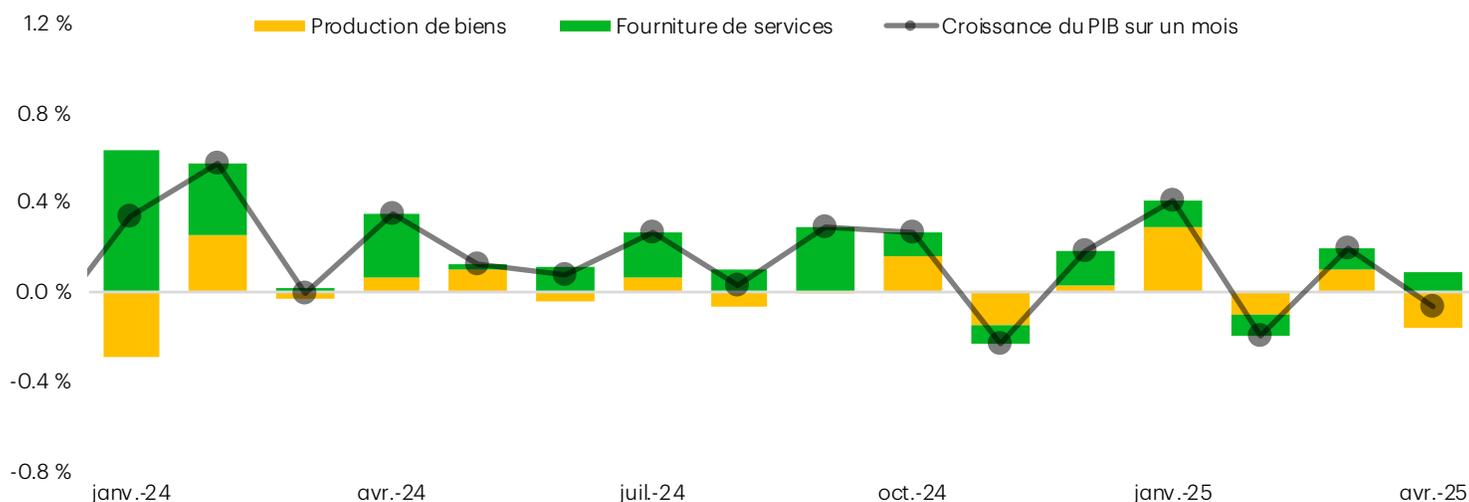
Au Canada, par ailleurs, où près de 70 % des exportations sont destinées aux États-Unis, les négociations tarifaires en cours sont marquées par l'incertitude. En fait, c'est un peu comme le jeu Feu rouge, feu vert, où un enfant crie une couleur et l'autre doit réagir rapidement. Les Canadiens veulent savoir quelle sera l'étendue des droits de douane et quel sera leur effet. Les données économiques peuvent fournir quelques réponses : selon les estimations mensuelles du produit intérieur brut (PIB), l'économie canadienne a reculé d'environ 0,1 % en avril et d'un autre 0,1 % en mai, le secteur manufacturier étant le plus durement touché (figure 3).

**Figure 2 : Les estimations anticipées du PIB sont toujours solides, mais les indices des directeurs d'achat sont de mauvais augure**



Source : Macrobond et BPGP. Au 7 août 2025.

**Figure 3 : Des données négatives émergent déjà au Canada**



Source : Macrobond et Bureau des placements, Gestion de patrimoine. Au 30 juin 2025.

L'incertitude tarifaire a également pesé sur les consommateurs canadiens, la plupart des indicateurs signalant maintenant une récession au cours des prochains trimestres. Les dernières données sur les dépenses par cartes de débit et de crédit de la TD donnent à penser que les consommateurs canadiens ont marqué une pause au deuxième trimestre en réaction à l'intensification des tensions commerciales. Sur 12 mois, la croissance des dépenses par carte a fortement ralenti, passant de 5,4 % au premier trimestre à 1,5 % au deuxième trimestre. Cela reflète la faiblesse croissante des conditions économiques sous-jacentes, en particulier le ralentissement du marché de l'emploi.

Déconcertant, voilà le mot. Dans la litanie de données peu réjouissantes, on a tendance à se perdre dans le bois, désorienté par l'ampleur de la situation. C'est pourquoi, ce mois-ci, nous avons décidé de nous concentrer sur un secteur qui est cher à la plupart des Canadiens et qui devrait être le plus touché par les droits de douane en Amérique du Nord, soit le secteur de l'automobile. Dans les pages qui suivent, notre analyste principal des actions, Chadi Richa, examine en profondeur ce que signifie le nouveau régime tarifaire pour les constructeurs automobiles américains, qui bâtissent depuis des décennies des activités de ventes et de fabrication mondialisées. L'analyse de M. Richa brosse un tableau contrasté, tout en présentant des risques importants et quelques occasions pour les constructeurs automobiles.

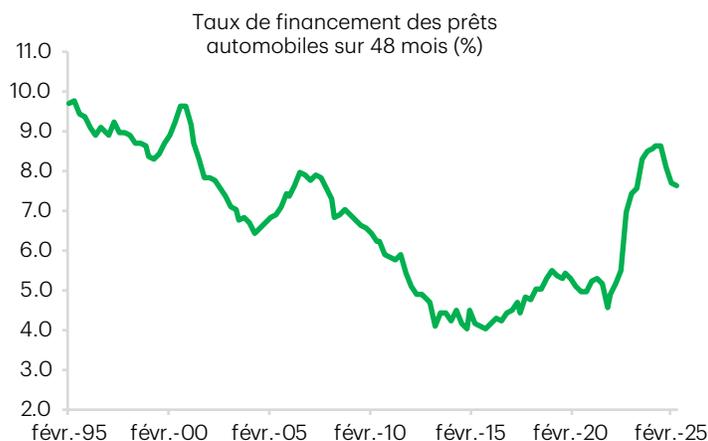
### Le secteur de l'automobile pris entre deux feux

Le secteur de l'automobile sera l'un des plus durement touchés par les droits de douane imposés par l'administration actuelle. De nouveaux droits de douane (hausse des droits de douane existants sur l'acier et l'aluminium et imposition de nouveaux droits de douane sur les importations et les pièces d'automobiles) ont été mis en place au cours des trois derniers mois, ce qui a entraîné une flambée de la demande

de véhicules assortis de droits de douane inférieurs. Bien que nous n'ayons toujours pas de signe clair que les droits de douane alimentent l'inflation dans l'économie générale, la hausse des prix sur le marché de l'automobile jusqu'à présent reflète un resserrement de l'offre par rapport à la flambée de la demande. Toutefois, cette montée de la demande a été de courte durée. Les ventes de véhicules ont ralenti en mai et en juin, après avoir affiché de solides résultats en mars et en avril, et le secteur pourrait ralentir en raison du maintien du niveau élevé des taux d'intérêt. Le taux des fonds fédéraux demeure restrictif, les taux des automobiles étant près de sommets de 25 ans, et il est peu probable qu'il diminue avant plus tard cette année (figure 4). Point positif, la disponibilité du crédit demeure supérieure à son niveau de 2024 (figure 5). Les approbations sont plus élevées et les modalités des prêts sont plus souples, avec la plus forte participation aux prêts à risque depuis 2021.

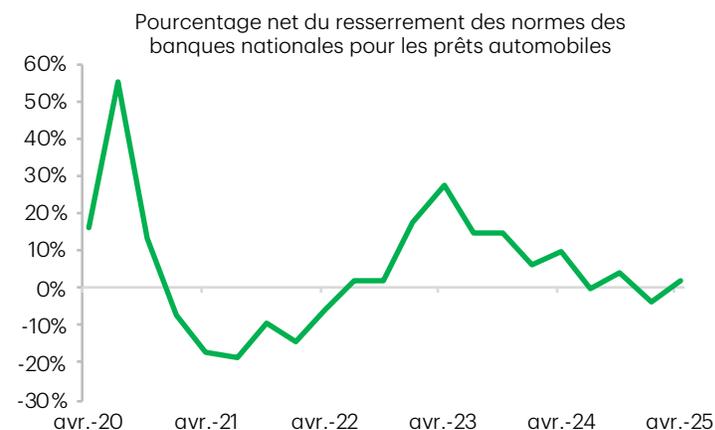
Dans l'ensemble, l'économie américaine demeure fondamentalement vigoureuse et la santé financière des consommateurs est bonne. Toutefois, pour que la situation continue en ce sens, le marché de l'emploi ne doit pas se détériorer considérablement. Selon Cox Automotive, les nouveaux droits de douane devraient ajouter collectivement environ 5 700 \$ US au coût moyen d'un véhicule importé. À titre de contexte, les États-Unis ont importé environ 8 millions de véhicules en 2024, soit 50 % du total vendu. Les tendances en matière d'abordabilité des nouveaux véhicules se sont améliorées en 2024 en raison de la baisse des prix des véhicules, de la croissance des salaires et des réductions de taux d'intérêt. Toutefois, il est probable que les droits de douane perturberont cette tendance et, en l'absence de hausses salariales importantes et d'un nouvel assouplissement des taux, il est très probable que l'abordabilité limitera la demande.

**Figure 4 : Taux des prêts automobiles juste sous leurs sommets de 25 ans**



Source : Réserve fédérale de St. Louis et Bureau des placements, Gestion de patrimoine. Au 8 juillet 2025.

**Figure 5 : La disponibilité du crédit demeure supérieure à son niveau de 2024**



Source : Réserve fédérale de St. Louis et Bureau des placements, Gestion de patrimoine. Au 8 juillet 2025.

Les segments qui dépendent le plus des importations se situent aux deux extrémités du spectre des prix, soit les véhicules les plus abordables et les véhicules de luxe. Bien que les ménages à revenu élevé puissent absorber la hausse des prix, la plupart des véhicules dont le prix est inférieur à 30 000 \$ US seraient assortis de coûts supplémentaires qui les rendraient non abordables, ce qui constitue un autre obstacle pour les consommateurs à faible revenu. Dans l'ensemble, les consommateurs américains sont plus sensibles aux prix qu'ils ne l'étaient en 2020 et en 2021 en raison des pressions inflationnistes et des taux d'intérêt plus élevés.

### Marché des véhicules neufs

Les ventes de véhicules neufs ont largement dépassé le rythme de 2024, mais cela est appelé à changer. Le marché a enregistré en moyenne un taux annuel désaisonnalisé de 15,7 millions d'unités au cours des deux premiers mois de 2025. À la suite de l'annonce de droits de douane en mars, les acheteurs de véhicules se sont précipités sur le marché pour devancer les hausses de prix potentielles, relevant les ventes en mars et en avril à 17,5 millions en moyenne, soit le niveau le plus élevé depuis le printemps 2021 (figure 6). En mai et en juin, les ventes ont chuté à 15,5 millions en moyenne, soit leur plus faible rythme en 10 mois. Bien que les ventes aient augmenté de 4,7 % sur 12 mois au premier semestre de 2025, les répercussions des droits de douane sur l'abordabilité (dont l'effet ne s'est pas encore fait sentir) – combinées au fait qu'il y aura moins d'acheteurs l'été après la frénésie printanière et que le resserrement des stocks sera davantage un obstacle à l'automne – devraient faire ralentir le rythme des ventes au deuxième semestre.

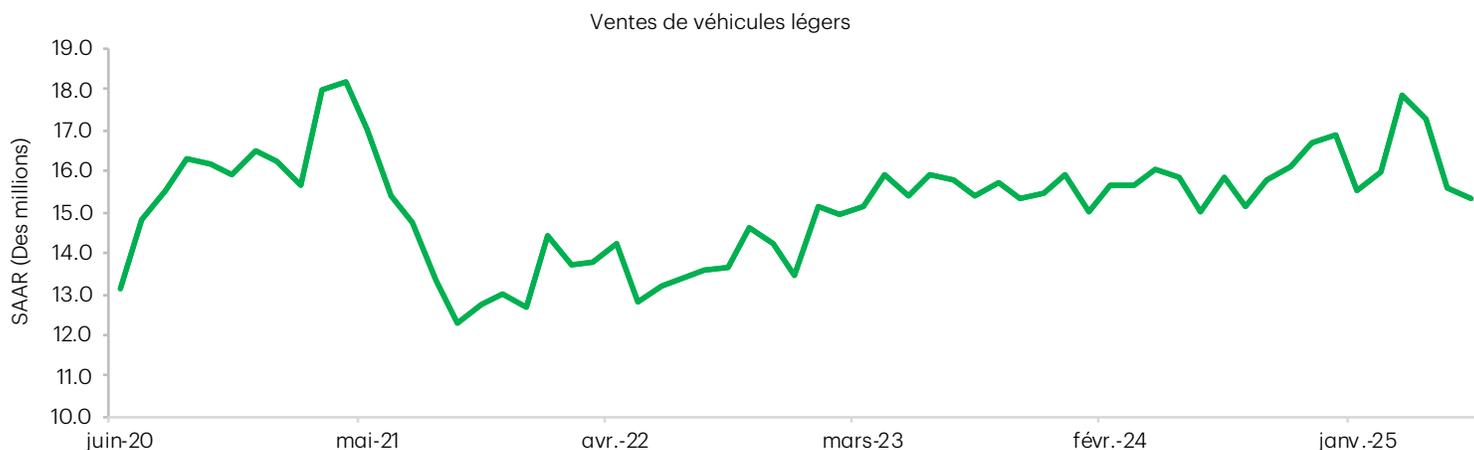
Pour l'instant, les constructeurs automobiles ont suspendu l'augmentation considérable des prix, car la demande demeure faible et la politique n'a pas encore été renforcée. Les stocks de véhicules neufs ont affiché une tendance à la baisse au cours des quatre premiers mois de 2025, et bien

qu'ils aient rebondi au cours des mois suivants, ils ont tout de même reculé de 5 % sur 12 mois et de 27 % par rapport à 2019. En juin, l'offre était à des niveaux qu'on n'avait plus vus depuis l'automne 2023, lorsque le marché se remettait encore des pénuries dans les chaînes d'approvisionnement causées par la pandémie. Les droits de douane et la réglementation commerciale pourraient ralentir la production de véhicules et les capacités de réapprovisionnement, en maintenant les stocks serrés et en exerçant des pressions à la hausse sur les prix, ce qui ferait ralentir davantage les ventes. L'effet du resserrement de l'offre se fait déjà sentir sur les prix. Les incitatifs par rapport au prix d'opération moyen diminuent depuis leur récent sommet de décembre 2024, atteignant 6,8 % en mai 2025. Compte tenu des pressions actuelles sur l'offre et des droits de douane à venir, il est probable que la réduction soit encore moins marquée au cours des prochains mois. Donc, en raison de la hausse de prix à venir des stocks, des incitatifs à la baisse et des perturbations potentielles de l'offre qui se profilent également à l'horizon, le marché des véhicules neufs devrait assister à un retour de l'inflation.

### Marché des véhicules électriques

L'incertitude liée aux politiques devrait créer des difficultés pour le segment des véhicules électriques en raison de l'expiration imminente des avantages découlant de l'Inflation Reduction Act (ce qui pourrait modérer la demande des consommateurs et ralentir le rythme d'adoption), et de la contestation judiciaire de dérogation aux normes d'émission de la Californie (ce qui pourrait limiter la capacité de cet État à établir des normes plus strictes en matière d'émissions des véhicules). Entre-temps, le premier semestre de l'année a observé une belle lancée. Les ventes du deuxième trimestre de 2025 ont augmenté de 4,5 % par rapport au premier trimestre de 2025 et les ventes totales de véhicules électriques au premier semestre de l'année ont augmenté de 1,5 % sur 12 mois, établissant un record de 607 089 véhicules.

**Figure 6 : Les ventes de véhicules ont bondi à leur plus haut niveau depuis 2021, avant de ralentir**



Toutefois, une tendance positive a été l'expansion rapide de la diversité des modèles de véhicules électriques; le nombre de modèles est passé de 17 en 2020 à 75 aujourd'hui, et l'expansion la plus notable est celle des modèles autres que de luxe, ce qui améliore l'abordabilité et augmente le taux d'adoption (figure 7). Il est également possible de se procurer des véhicules électriques dans de nouveaux segments, comme les VUS, les fourgonnettes et les camions.

La baisse des prix et la hausse des incitatifs créent un marché favorable aux acheteurs pour les véhicules électriques, ce qui représente un défi pour les constructeurs automobiles sur le plan des bénéfices. En juin, le prix d'opération moyen des véhicules électriques neufs a légèrement fléchi, s'établissant à 56 910 \$ US, une baisse de 0,6 % par rapport à mai et de 2,8 % sur 12 mois, ce qui a réduit l'écart de prix avec les véhicules à moteur à combustion interne. Les incitatifs relatifs aux véhicules électriques ont augmenté pour un troisième mois d'affilée, atteignant un niveau record du prix d'opération moyen de 14,8 %, soit plus du double de l'incitatif offert pour les véhicules à moteur à combustion interne. Cela souligne les efforts continus déployés pour rendre les véhicules électriques plus accessibles dans un contexte de baisse de la demande.

### Rendement des ventes des constructeurs

Tendance notable au premier semestre de l'année, les plus grands constructeurs d'automobiles ont inscrit les gains de part de marché les plus importants, tandis que les constructeurs plus petits ou plus spécialisés ont perdu du terrain ou fait du surplace. Le rendement supérieur des grands constructeurs est probablement attribuable à leur vaste portefeuille de produits couvrant de nombreux niveaux de prix, ce qui fonctionne bien dans le marché actuel, caractérisé par des problèmes d'abordabilité. Les ventes de General Motors ont augmenté de 12 % sur 12 mois au premier semestre de 2025, et la part de marché s'est accrue de 1,5 % pour s'établir à 17,7 %. Hyundai a également enregistré de solides ventes et devrait accroître sa part de marché de 70 points de base (pdb), à 11 %. Ford et Toyota ont connu la meilleure progression, leurs ventes ayant augmenté de 18,3 % et de 22,5 % respectivement sur trois mois. Le succès de Ford est attribuable aux stratégies de prix des employés, tandis que la croissance de Toyota est attribuable à la demande anticipée des consommateurs préoccupés par les droits de douane et la hausse des prix. Stellantis devrait enregistrer une baisse de ses ventes de 12,7 %, en grande partie attribuable à Dodge et à Chrysler. La part de marché de Tesla devrait baisser de 70 pdb (figure 8).

Figure 7 : L'expansion de la diversité des modèles de véhicules électriques améliore l'abordabilité et le taux d'adoption

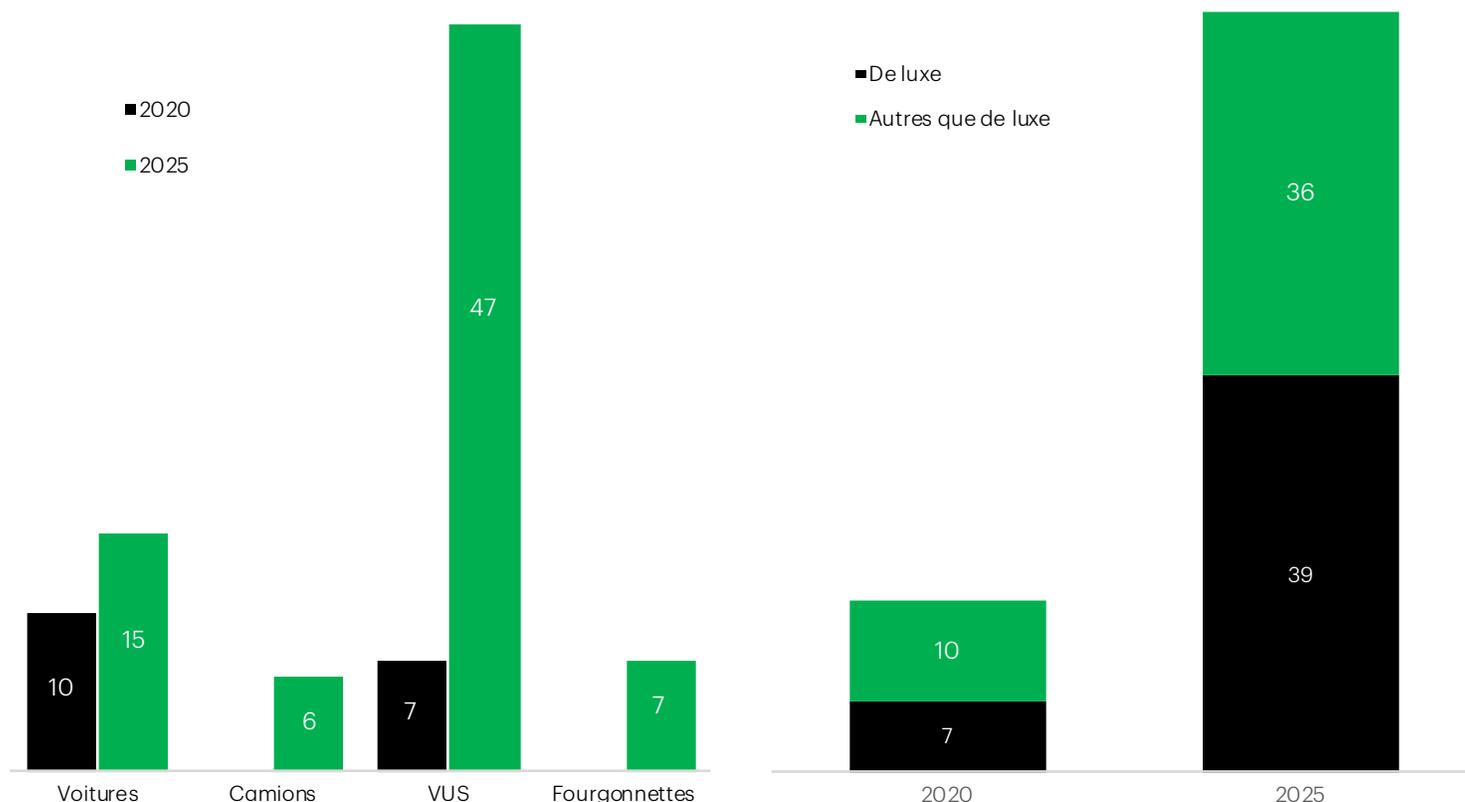


Figure 8 : Les plus grands constructeurs ont enregistré les gains de part de marché les plus importants

	Ventes unitaires			Part de marché		
	S1/2024	S1/2025	Croissance sur 12 mois	S1/2024	S1/2025	Variation
<b>General Motors</b>	1,281,735	1,436,887	12,1 %	16,1 %	17,6 %	1,5 %
<b>Toyota</b>	1,179,653	1,244,771	5,5 %	14,8 %	15,2 %	0,4 %
<b>Ford</b>	1,037,281	1,108,902	6,9 %	13,0 %	13,6 %	0,5 %
<b>Hyundai</b>	817,805	894,361	9,4 %	10,3 %	10,9 %	0,7 %
<b>Honda</b>	690,281	740,823	7,3 %	8,7 %	9,1 %	0,4 %
<b>Stellantis</b>	677,534	591,662	-12,7 %	8,5 %	7,2 %	-1,3 %
<b>Tesla</b>	304,451	258,268	-15,2 %	3,8 %	3,2 %	-0,7 %
<b>Autres</b>	1,967,830	1,905,705	-3,2 %	24,7 %	23,3 %	-1,4 %

Source : Cox Automotive et Bureau des placements, Gestion de patrimoine. Au 25 juin 2025.

### Conclusion : conducteurs compétents recherchés

Le secteur de l'automobile représente plus de 10 % du commerce intrarégional en Amérique du Nord, soit des centaines de milliards de dollars en flux commerciaux transfrontaliers et des millions d'emplois. Les droits de douane exercent des pressions sur le secteur, augmentant le coût des véhicules et menaçant l'abordabilité, en particulier pour les acheteurs à faible revenu. La demande a bondi brièvement, mais a ralenti en juin, tandis que les taux d'intérêt élevés, le resserrement des stocks et l'incertitude liée aux politiques exercent d'autres pressions. Les grands constructeurs automobiles sont bien placés pour composer avec ce contexte difficile, principalement en raison d'un important portefeuille de produits à différents niveaux de prix. Toutefois, les droits de douane devraient exercer des pressions sur les marges en raison de la hausse des coûts et de l'affaiblissement de la demande des consommateurs.

Il est clair qu'il s'agit d'un nouveau monde et que les constructeurs d'automobiles font face à des coûts élevés alors qu'ils s'adaptent à la réalité actuelle, tout en tentant d'anticiper ce à quoi pourrait ressembler les années après la fin du deuxième mandat de Donald Trump. Mais si l'on cherche le mot qui compte, c'est bien s'adapter. Le secteur de l'automobile est un microcosme pour le Canada en ce qui concerne les préoccupations tarifaires. C'est là que les choses se corsent pour les investisseurs. Les droits de douane imposés au secteur de l'automobile ont un effet négatif important sur l'économie et l'emploi au Canada. En tant que gestionnaires de portefeuille, notre travail consiste à réfléchir aux répercussions des droits de douane sur les portefeuilles de placement canadiens et à ce qu'il faut faire à ce sujet. Comme toujours, la clé de la survie – et de la prospérité – est d'avoir un portefeuille de placements contemporain et bien diversifié, élaboré selon un plan de gestion de patrimoine réfléchi, soutenu par des recherches de qualité institutionnelle et géré par des professionnels de la gestion active.

## Rendement des marchés

		(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
<b>Rendement des indices canadiens (\$ CA)</b>	<b>Indice</b>	<b>1 mois</b>	<b>3 mois</b>	<b>Cum. annuel</b>	<b>1 an</b>	<b>3 ans</b>	<b>5 ans</b>	<b>10 ans</b>	<b>20 ans</b>
Indice composé S&P/TSX (RT)	114 527	1,69	10,47	12,03	21,37	14,98	14,40	9,83	8,04
Indice composé S&P/TSX (RC)	27 260	1,50	9,73	10,24	17,95	11,45	11,01	6,54	4,92
S&P/TSX 60 (RT)	5 570	1,60	9,20	11,21	20,95	14,62	14,42	10,05	8,33
S&P/TSX petites sociétés (RT)	1 722	1,50	15,54	14,43	18,09	11,83	13,78	8,06	4,69
Indice des actions privilégiées S&P/TSX (RG)	2 334	3,19	11,40	10,72	18,25	10,03	9,94	5,48	3,45
<b>Rendement des indices américains (\$ US)</b>									
S&P 500 (RT)	14020	2,24	14,21	8,59	16,33	17,10	15,88	13,66	10,65
S&P 500 (RC)	6339	2,17	13,83	7,78	14,80	15,35	14,15	11,66	8,53
Dow Jones des valeurs industrielles (RC)	44131	0,08	8,51	3,73	8,05	10,35	10,80	9,57	7,37
NASDAQ composé (RC)	21122	3,70	21,07	9,38	20,02	19,46	14,47	15,21	12,01
Russell 2000 (RT)	12050	1,73	12,99	-0,08	-0,55	7,03	9,81	7,43	7,52
<b>Rendement des indices américains (\$ CA)</b>									
S&P 500 (RT)	19416	3,91	14,52	4,50	16,67	20,18	16,62	14,35	11,34
S&P 500 (RC)	8779	3,83	14,15	3,72	15,13	18,38	14,88	12,33	9,20
Dow Jones des valeurs industrielles (RC)	61113	1,71	8,81	-0,18	8,36	13,24	11,50	10,23	8,04
NASDAQ composé (RC)	29250	5,38	21,40	5,26	20,37	22,60	15,20	15,90	12,71
Russell 2000 (RT)	16687	3,39	13,30	-3,84	-0,27	9,84	10,51	8,08	8,19
<b>Rendement global des indices MSCI (\$ US)</b>									
Monde	19293	1,31	12,04	11,19	16,22	16,37	14,31	11,17	8,96
EAO (Europe, Australasie et Extrême-Orient)	13194	-1,39	5,56	18,25	13,35	14,15	10,89	6,66	6,08
MÉ (marchés émergents)	3364	2,02	12,94	17,90	17,87	11,02	5,85	6,19	6,57
<b>Rendement global des indices MSCI (\$ CA)</b>									
Monde	26717	2,96	12,35	7,00	16,55	19,43	15,04	11,84	9,64
EAO (Europe, Australasie et Extrême-Orient)	18271	0,21	5,85	13,80	13,67	17,15	11,60	7,31	6,74
MÉ (marchés émergents)	4659	3,68	13,25	13,46	18,21	13,94	6,52	6,83	7,23
<b>Devises</b>									
Dollar canadien (\$ US/\$ CA)	1,39	1,82	0,41	-3,67	0,35	2,69	0,65	0,57	0,62
<b>Indices régionaux (en monnaie locale, RC)</b>									
FTSE 100 de Londres (R,-U.)	9133	4,24	7,51	11,74	9,14	7,15	9,14	3,15	2,78
Hang Seng (Hong Kong)	24773	2,91	12,00	23,50	42,83	7,12	0,14	0,06	2,58
Nikkei 225 (Japon)	41070	1,44	13,94	2,95	5,03	13,89	13,60	7,15	6,39
<b>Taux des obligations de référence</b>									
		<b>3 mois</b>		<b>5 ans</b>		<b>10 ans</b>		<b>30 ans</b>	
Obligations du gouvernement du Canada		2,69		3,02		3,46		3,76	
Obligations du Trésor américain		4,34		3,97		4,38		4,90	
<b>Indices obligataires (couverts en \$ CA, rendement global)</b>									
	<b>Indice</b>	<b>1 mois (%)</b>	<b>3 mois (%)</b>	<b>Cum. annuel (%)</b>	<b>1 an (%)</b>	<b>3 ans (%)</b>	<b>5 ans (%)</b>	<b>10 ans (%)</b>	
Indice des bons du Trésor à 91 jours FTSE Canada	480	0,22	0,65	1,70	3,56	4,26	2,66	1,83	
Indice des obligations universelles FTSE Canada	1177	-0,74	-0,66	0,69	2,90	2,74	-0,77	1,66	
Indice des obligations gouvernementales FTSE Canada	1096	-0,98	-1,15	0,19	1,97	1,93	-1,50	1,21	
Indice obligataire toutes les sociétés FTSE Canada	1472	-0,02	0,86	2,26	5,78	5,15	1,32	2,95	
Indice Bloomberg US Corporate High Yield Bond	315	0,30	3,53	4,05	7,05	6,90	4,33	4,66	
Indice Bloomberg Global Aggregate Bond	263	-0,24	0,08	1,70	2,44	1,68	-0,59	1,68	
Indice JPM EMBI Global Core	560	1,07	4,30	5,87	7,34	6,64	0,14	2,64	
Indice de rendement total privilégié S&P/TSX	2334	3,19	11,40	10,72	18,25	10,03	9,94	5,48	

Source : Valeurs Mobilières TD Inc. Morningstar®, RT : rendement total, RC : rendement du cours. En date du 31 juillet 2025.

# Bureau des placements, Gestion de patrimoine TD

## **Chef, Bureau des placements**

Brad Simpson | Stratège en chef

### **Actions nord-américaines :**

Christopher Blake | Gestionnaire de portefeuille principal

Chadi Richa | Analyste principal, Actions

David Beasley | Gestionnaire principal de portefeuille, Analyse quantitative, Actions

Andrej Krneta | Analyste principal, Actions

Neelarjo Rakshit | Analyste principal, Actions

Nana Yang | Analyste principale, Actions

### **Placements gérés**

Christopher Lo | Gestionnaire de portefeuille principal et chef, Placements gérés

Fred Wang | Gestionnaire de portefeuille principal, Répartition des actifs,

Mansi Desai | Analyste principale, Actions

Kevin Yulianto | Gestionnaire de portefeuille, Actions en gestion quantitative

Shezhan Shariff | Analyste principal, Placements alternatifs

Daniel Carabajal | Analyste principal, Titres à revenu fixe

Jack Zhang | Analyste agréé en gestion de placements

### **Conseils en placement:**

Brian Galley | Chef, Conseils en gestion de portefeuille

Shanu Kapoor | Consultante principale, Gestion de portefeuille

Shaun Arnold | Consultant principal, Gestion de portefeuille

Richard Nguyen | Consultant principal, Gestion de portefeuille

Greg McQueen | Consultant principal, Gestion de portefeuille

Jesse Kaufman | Consultant principal, Gestion de portefeuille

Anita Linyu Li | Consultante principale, Gestion de portefeuille

Ivy Leung | Consultante principale, Gestion de portefeuille

Shaiara Hossain | Consultante principale, Gestion de portefeuille

Joseph Abinaked | Consultant principal, Gestion de portefeuille

Kerron Blandin | Consultant principale, Gestion de portefeuille

Matthew Conrad | Consultant, Gestion de portefeuille

Dan Iosipchuk | Consultant, Gestion de portefeuille

Valerie Lacroix | Consultante, Gestion de portefeuille

Behzad Nabi | Analyste, Gestion de portefeuille

William Yuan | Analyste, Gestion de portefeuille

Anshul Lairavna | Analyste, Gestion de portefeuille

---

Les présents renseignements ont été fournis par Gestion de patrimoine TD et ne servent qu'à des fins d'information. Les renseignements proviennent de sources jugées fiables. Les graphiques et les tableaux sont présentés uniquement à titre d'illustration; ils ne reflètent pas la valeur ou des rendements futurs. Ces renseignements n'ont pas pour but de fournir des conseils financiers, juridiques, fiscaux ou de placement. Les stratégies de placement, de négociation ou de fiscalité devraient être étudiées en fonction des objectifs et de la tolérance au risque de chacun.

Le présent document peut contenir des déclarations prospectives qui sont de nature prévisionnelle et pouvant comprendre des termes comme « prévoir », « s'attendre à », « compter », « croire », « estimer », ainsi que les formes négatives de ces termes. Les déclarations prospectives sont fondées sur des prévisions et des projections à propos de facteurs généraux futurs concernant l'économie, la politique et les marchés, comme les taux d'intérêt, les taux de change, les marchés boursiers et financiers, et le contexte économique général; on suppose que les lois et règlements applicables en matière de fiscalité ou autres ne feront l'objet d'aucune modification et qu'aucune catastrophe ne surviendra. Les prévisions et les projections à l'égard d'événements futurs sont, de par leur nature, assujetties à des risques et à des incertitudes que nul ne peut prévoir. Les prévisions et les projections pourraient s'avérer inexactes dans l'avenir. Les déclarations prospectives ne garantissent pas les résultats futurs. Les événements réels peuvent différer grandement de ceux qui sont exprimés ou sous-entendus dans les déclarations prospectives. De nombreux facteurs importants, y compris ceux énumérés plus haut, peuvent contribuer à ces écarts. On ne doit pas se fier indûment aux déclarations prospectives.

Gestion de patrimoine TD représente les produits et les services offerts par TD Waterhouse Canada Inc., Gestion privée TD Waterhouse Inc., Services bancaires privés, Gestion de patrimoine TD (offerts par La Banque Toronto-Dominion) et Services fiduciaires, Gestion de patrimoine TD (offerts par La Société Canada Trust).

Source : London Stock Exchange Group plc et les entreprises du groupe (collectivement, le « groupe LSE »). © Groupe LSE, 2025. FTSE Russell est le nom commercial de certaines des sociétés membres du groupe LSE. « FTSE® », « Russell® » et « FTSE Russell® » sont des marques de commerce des sociétés membres du groupe LSE concernées et sont utilisées sous licence par toute autre société membre du groupe LSE. « TMX® » est une marque de commerce de TSX Inc. et est utilisée sous licence par le groupe LSE. Tous les droits à l'égard des indices ou des données FTSE Russell sont acquis auprès de la société membre du groupe LSE concernée à qui appartiennent les indices ou les données. Ni le groupe LSE ni ses concédants de licence n'acceptent de responsabilité pour les erreurs ou les omissions dans les indices ou les données, et aucune partie ne peut se fier aux indices ou aux données de la présente communication. Aucune autre publication des données du groupe LSE n'est permise sans le consentement écrit de la société membre du groupe LSE concernée. Le contenu de la présente communication n'est pas promu, parrainé ou endossé par le groupe LSE.

Bloomberg et Bloomberg.com sont des marques de commerce et de service de Bloomberg Finance L.P., une société en commandite dont le siège social est situé au Delaware, ou de ses filiales. Tous droits réservés. Toutes les marques de commerce sont la propriété de leurs détenteurs respectifs. <sup>MD</sup> Le logo TD et les autres marques de commerce sont la propriété de La Banque Toronto-Dominion.

