

Le point sur le secteur

Le transport par camion au Canada



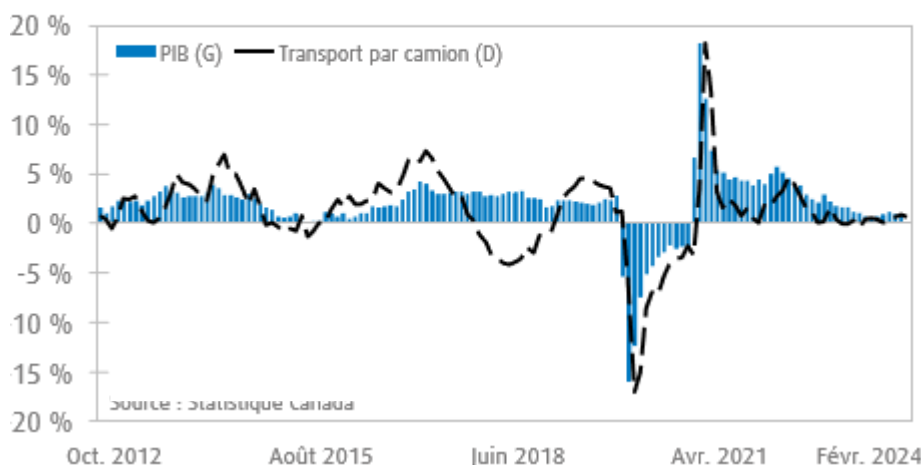
Faits saillants

- Selon **Geotab**, bien que les véhicules électriques (VE) demeurent une petite minorité de l'ensemble du parc de véhicules à usage commercial, leur nombre a augmenté de 67 % en 2023 au sein des parcs canadiens de véhicules à usage commercial. De plus, Geotab estime que les VE représentent 50 % de la capacité du parc canadien de véhicules à usage commercial, en particulier dans les régions rurales.
- La **Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC)** a annoncé que près de 10 000 travailleurs du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique Kansas City (CPKC) ont voté pour autoriser les grèves dans les deux entreprises. Il pourrait s'ensuivre un arrêt de travail dès le 22 mai si les différentes parties ne trouvent pas de terrain d'entente.
- **CarriersEdge** a décerné à l'entreprise Challenger Motor Freight, établie à Cambridge, en Ontario, le titre de Best Overall Fleet dans la catégorie des grands transporteurs lors de la Best Fleets to Drive For Education & Awards Conference, qui a eu lieu à Charlotte, en Nouvelle-Écosse. En 2022, Challenger Motor Freight avait également été nommée North America's overall Best Fleet to Drive For. Les parcs de véhicules canadiens sont sur la voie de la réussite dans la catégorie des grands transporteurs. L'entreprise C.A.T., établie à Coteau-du-Lac, au Québec, et finaliste pour la première fois, a été la grande gagnante du prix Best Fleets to Drive For en 2023.
- Selon le **département des Transports des États-Unis**, le nombre de camions qui sont passés du Canada (tous ports confondus) aux États-Unis au premier trimestre a diminué de 0,3 % par rapport à l'année précédente, après une augmentation de 0,6 % en 2023 pour l'ensemble de l'année.
- N'oubliez pas de lire les plus récents points de vue des économistes de BMO sur les perspectives macroéconomiques au Canada (page 6).

Données fondamentales du secteur

Les activités de camionnage se sont améliorées depuis l'automne dernier, la croissance sectorielle du produit intérieur brut (PIB) demeurant au même niveau que le PIB global. En parallèle, les volumes de fret au comptant en mars étaient de 35 % supérieurs au creux du cycle en juillet dernier, bien qu'ils soient encore inférieurs de plus de 20 % à ceux de l'année précédente. Néanmoins, la résolution durable de la récession qui touche le fret dépendra en grande partie du délai d'exécution et du rythme du cycle d'assouplissement des taux directeurs des banques centrales. Comme l'inflation en baisse semble annoncer des jours meilleurs, mais que le chômage augmente, les attentes se cristallisent autour d'une première réduction du taux de la Banque du Canada, possiblement d'ici juin, sinon juillet. Bien qu'il s'agisse d'un début encourageant pour les emprunteurs de tous types, ce qui se passera par la suite dépendra en grande partie de la rapidité à laquelle la Réserve fédérale suivra le mouvement. En effet, la Banque du Canada refusera certainement de prendre trop d'avance sur la Réserve fédérale, de crainte d'affaiblir la devise et de relancer l'inflation.

Croissance mensuelle du produit intérieur brut (PIB) du Canada sur 12 mois (chiffre désaisonnalisé)



L'économie canadienne a connu une croissance de 0,2 % en février, ce qui est légèrement inférieur aux attentes. En plus du ralentissement, le gain de janvier a été révisé à la baisse pour s'établir à +0,5 %. La croissance de février a été dominée par les secteurs des mines ainsi que du pétrole et du gaz, du transport et de l'entreposage, de l'hôtellerie et des finances. Toutefois, huit secteurs se sont repliés au cours du mois, et sept d'entre eux ont affiché une activité inférieure aux niveaux d'il y a un an, ce qui met en évidence les difficultés économiques.

Comme dans l'ensemble de l'économie, la croissance du secteur du camionnage a légèrement augmenté depuis le creux atteint l'automne dernier. Bien que la croissance sur 12 mois soit passée de zéro en octobre dernier à 1 % en février, l'activité sectorielle est toujours légèrement inférieure (-0,6 %) à celle de février 2020, soit juste avant le début de la pandémie.

Facteurs influant sur l'industrie du camionnage

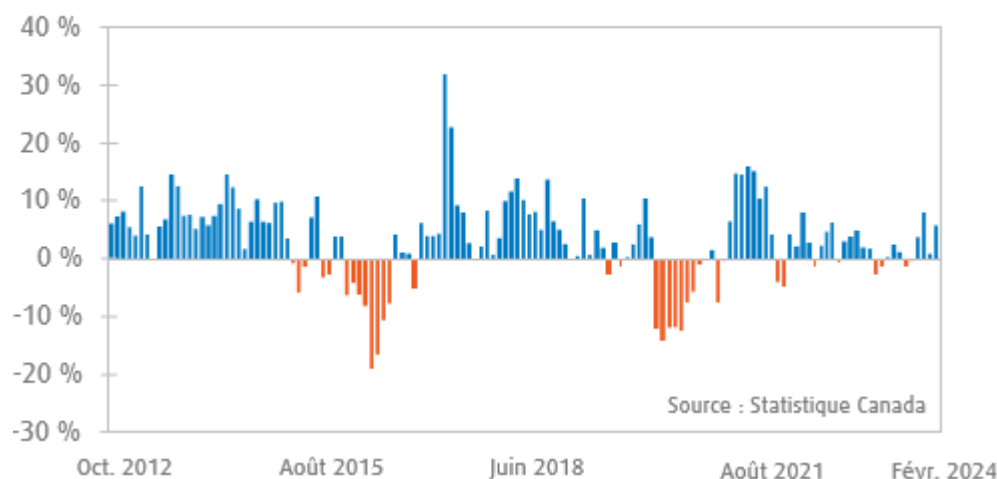
Prix de détail hebdomadaire du diesel au Canada (cents/litre)



Au cours des derniers mois, reflétant une fourchette relativement étroite des prix du pétrole brut, le **prix moyen du diesel à l'échelle nationale** de 1,68 \$ le litre à la mi-mai est resté stable depuis le début de l'année. Cependant, les prix du diesel ont tout de même baissé de 14 % par rapport au sommet précédent de septembre.

Compte tenu de la production nord-américaine record et du réapprovisionnement en attente de la réserve stratégique de pétrole des États-Unis, et malgré une croissance mondiale supérieure aux attentes, l'augmentation des menaces géopolitiques, la perturbation de l'accès au canal de Suez et le plafond de la production fixé par l'OPEP+ (l'Organisation des pays exportateurs de pétrole et ses alliés), les prix du pétrole brut ont été limités à une fourchette relativement étroite de deux ans. À ce titre, les perspectives actuelles de BMO pour le WTI donnent à penser que les prix du pétrole resteront relativement stables, passant d'une moyenne de 77,6 \$ en 2023 à une moyenne de 80 \$ le baril en 2024 et en 2025.

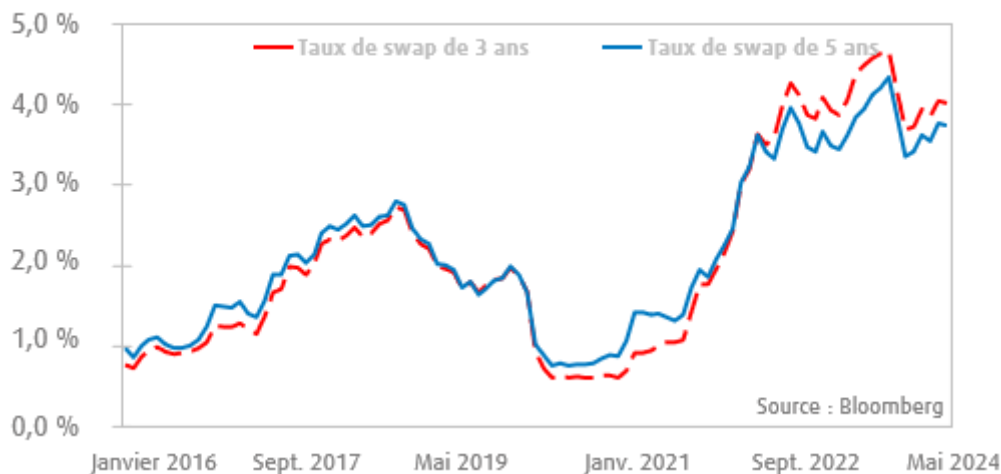
Variation sur un an (%) de la production de pétrole brut au Canada



Le forage au Canada est en grande partie influencé par les saisons, car les plateformes ne peuvent pas être déplacées au printemps, notamment parce que l'équipement lourd ne peut s'en approcher en raison du dégel des sols. Au cours d'une année moyenne, le nombre d'appareils de forage actifs diminuera de 85 % à 90 % par rapport à son sommet de l'hiver et atteindra son minimum en avril et en mai.

Comme les prix du pétrole brut ont augmenté d'environ 5 % par rapport à l'année dernière, la **production de pétrole brut** a presque augmenté dans la même proportion d'une année à l'autre en février. De plus, la production totale au cours des 12 derniers mois a augmenté de 1,4 % pour atteindre un record pour une période de 12 mois.

Taux d'intérêt : Tarification des swaps de taux d'intérêt de 3 et 5 ans

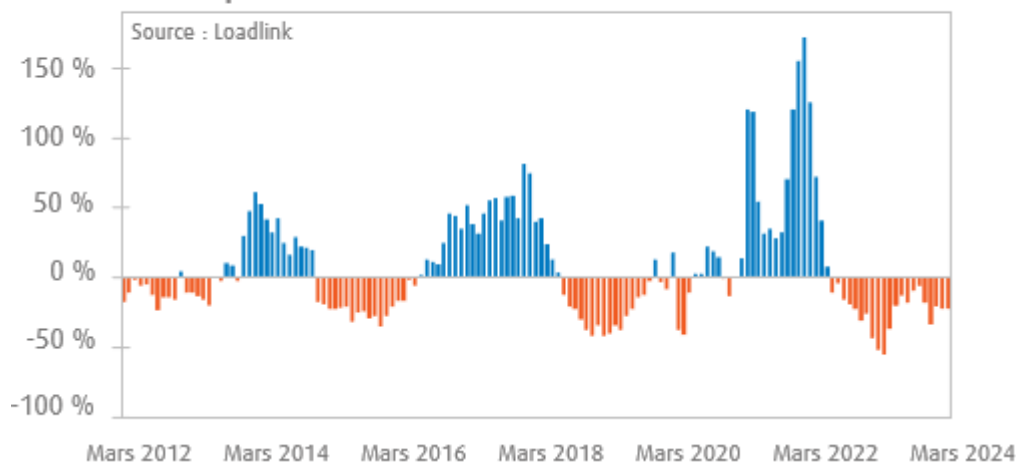


Les **swaps de taux d'intérêt** sont des instruments dérivés que les institutions financières utilisent couramment pour atténuer le risque de taux d'intérêt de leur portefeuille de prêts. La tarification des swaps de taux d'intérêt (taux de swap) reflète les anticipations du marché quant aux orientations futures des taux d'intérêt.

Après avoir atteint un creux récemment en décembre, les taux se sont inversés et ont augmenté, principalement en raison d'une légère amélioration des perspectives macroéconomiques, qui s'expliquent en grande partie par la vigueur des dépenses publiques. Cela dit, compte tenu des attentes d'un ralentissement supplémentaire de l'inflation des deux côtés de la frontière, les économistes de BMO prévoient une première réduction de taux de 25 points de base (pdb) en juin, ainsi que des réductions uniques supplémentaires au troisième et au quatrième trimestres.

Indicateurs relatifs au fret

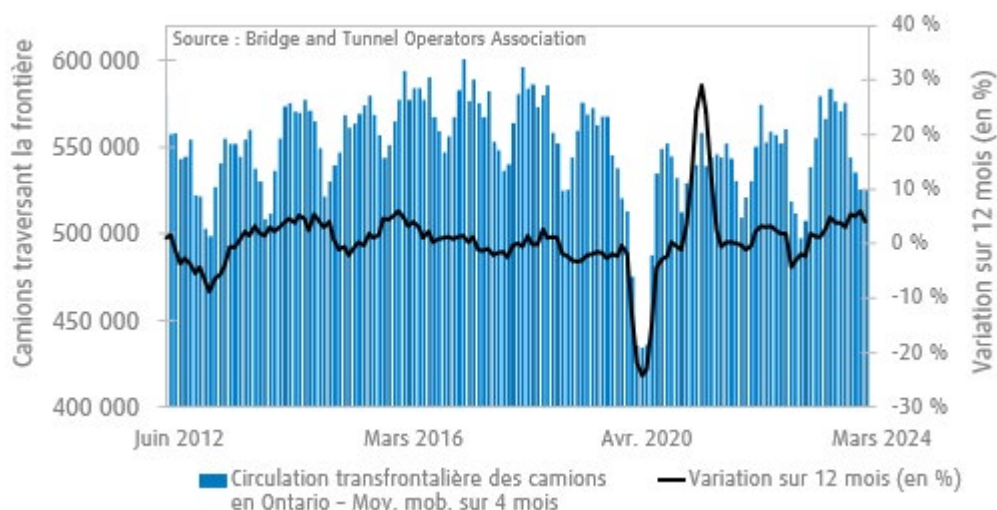
Variation sur un an (%) de l'indice du volume de fret en chargement complet du marché au comptant au Canada



Depuis le sommet atteint au début de 2022, le **volume de fret en chargement complet au comptant** a considérablement diminué et a atteint un creux l'été dernier. Cependant, même si le volume de fret au comptant a connu une baisse par rapport à l'exercice précédent pendant vingt-et-un mois consécutifs, le nombre de chargements en mars a augmenté de 35 % par rapport au creux de cycle en juillet dernier.

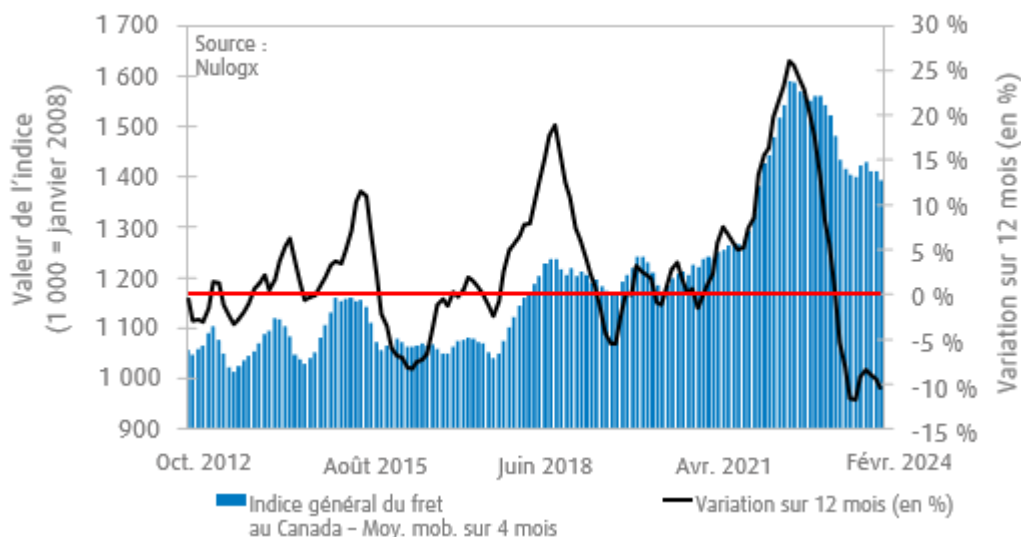
Cela dit, le volume de fret au comptant disponible n'a pas suivi le rythme de la capacité disponible (camions sur la route). Le ratio camion-chargeement de 3,21 en mars était 10 % plus élevé (plus souple) que le ratio de 2,93 affiché en février et 28 % plus élevé (plus souple) que le ratio de 2,51 affiché l'année précédente.

Circulation transfrontalière des camions en Ontario



Après avoir atteint un creux en décembre, les mouvements frontaliers de camions en Ontario se sont accélérés, tandis que la moyenne mobile sur quatre mois a affiché une croissance positive d'une année à l'autre depuis avril de l'an dernier. Depuis le début de l'année jusqu'en avril, le nombre de camions traversant la frontière a augmenté de 1,8 % et de 3,7 % au cours des 12 derniers mois.

Indice général des tarifs de transport de marchandises au Canada

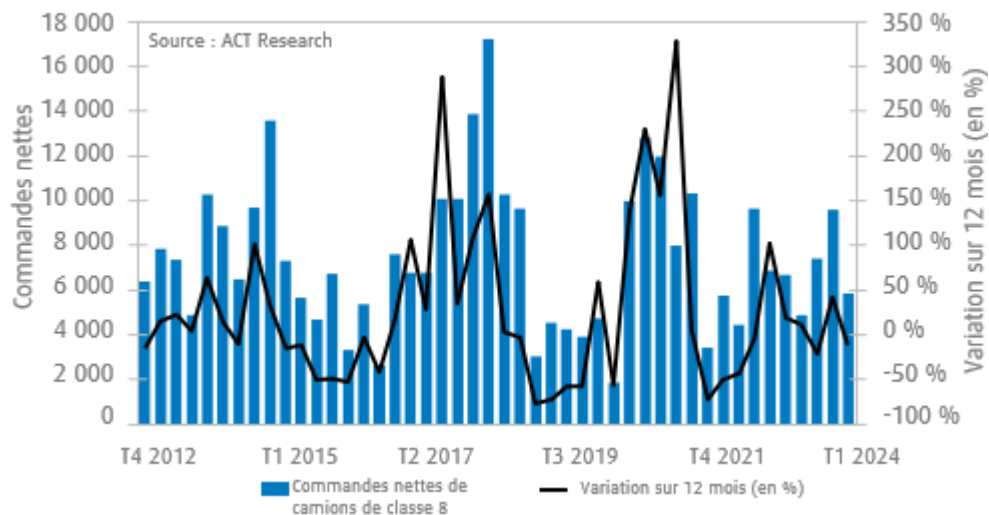


Depuis qu'il a atteint un sommet record au cours de l'été 2022, l'indice représentant le **coût total** (suppléments de carburant additionnés aux tarifs de base) du transport routier de marchandises pour les expéditeurs canadiens a reculé à son plus bas niveau depuis plusieurs années, mais demeure bien au-dessus des niveaux d'avant la pandémie de COVID-19. Cela dit, le rythme du déclin a ralenti, étant donné que les suppléments de carburant obstinément élevés ont atténué la dérive continue des taux de base.

Sous la surface, les coûts totaux des chargements partiels au Canada demeurent supérieurs à ceux de l'an dernier. En revanche, les coûts totaux des chargements complets au Canada ainsi que des chargements partiels et complets transfrontaliers demeurent inférieurs à ceux d'il y a un an.

Commandes de camions

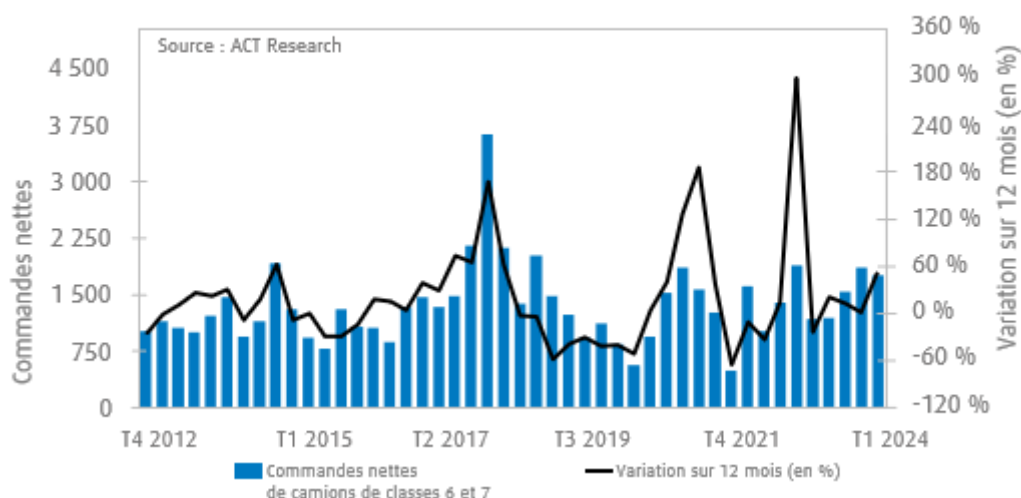
Commandes nettes de camions de classe 8 au Canada



Les comparaisons d'une année à l'autre et d'un trimestre à l'autre sont devenues négatives au premier trimestre de l'année, alors que les **commandes nettes de camions de classe 8** ont marqué une pause par rapport à la fin de l'année dernière, lorsque les créneaux de construction ont été entièrement ouverts pour les livraisons de 2024.

Les commandes nettes de camions ont atteint un sommet en octobre, avant de tomber à leur niveau le plus bas depuis 20 mois en mars. Au total, les commandes du premier trimestre ont baissé de presque 40 % par rapport à un quatrième trimestre solide et ont diminué de 13 % par rapport au trimestre de l'année précédente. Compte tenu des tendances saisonnières antérieures et des attentes à l'égard d'un cycle d'équipement ramené aux niveaux de remplacement pour l'année en cours, il ne serait pas surprenant que les tendances en matière de commandes soient peu reluisantes au cours de l'été.

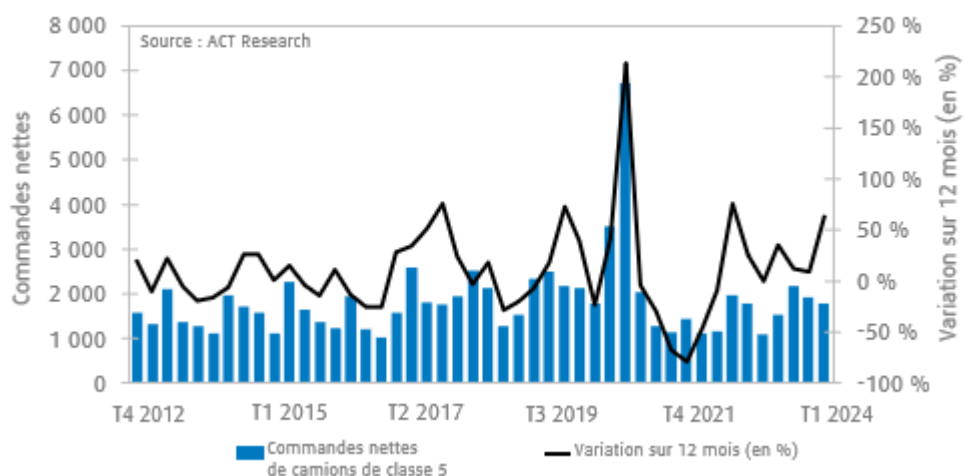
Commandes nettes de camions de classes 6 et 7 au Canada



Les **commandes nettes de camions de classes 6 et 7** ont ralenti au début du premier trimestre, mais ont terminé en beauté avec le deuxième meilleur mois de mars et le septième meilleur mois jamais enregistrés. Dans l'ensemble, les commandes au premier trimestre ont diminué de 6 % par rapport au quatrième trimestre, mais ont augmenté de 50 % par rapport au faible trimestre précédent.

Comme toujours, le segment des véhicules à usage intensif de cette catégorie continuera de refléter l'élan fondamental (ou l'absence de celui-ci) dans les secteurs de l'énergie et de la construction.

Commandes nettes de camions de classe 5 au Canada



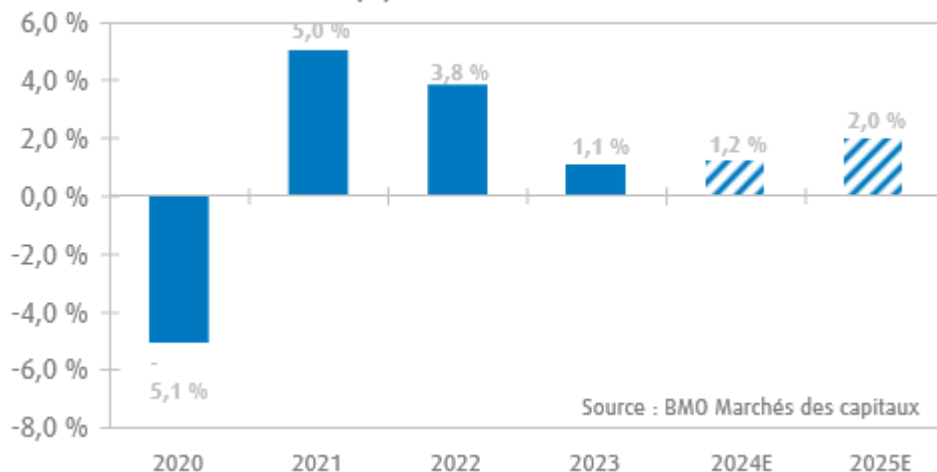
Comme aux États-Unis, la construction résidentielle a jusqu'à présent surpassé les pires craintes qui accompagnent habituellement un contexte de taux d'intérêt élevés. De même, les commandes de camions de poids moyen ont été vigoureuses au deuxième semestre de l'an dernier et au début de cette année, car les chaînes d'approvisionnement se sont améliorées et les équipementiers ont ouvert plus de créneaux de construction disponibles.

Dans l'ensemble, les commandes au premier trimestre ont diminué de 8 % par rapport au solide quatrième trimestre, mais elles ont augmenté de 64 % par rapport au trimestre plus fragile de l'année précédente.

En dépit des perspectives macroéconomiques modestes en matière de croissance à court terme, les perspectives de la demande à long terme pour les camions de poids moyen demeurent positives grâce au soutien des marchés finaux diversifiés, à la constance des secteurs spécialisés et aux facteurs favorables durables du commerce électronique et de la livraison de fin de parcours.

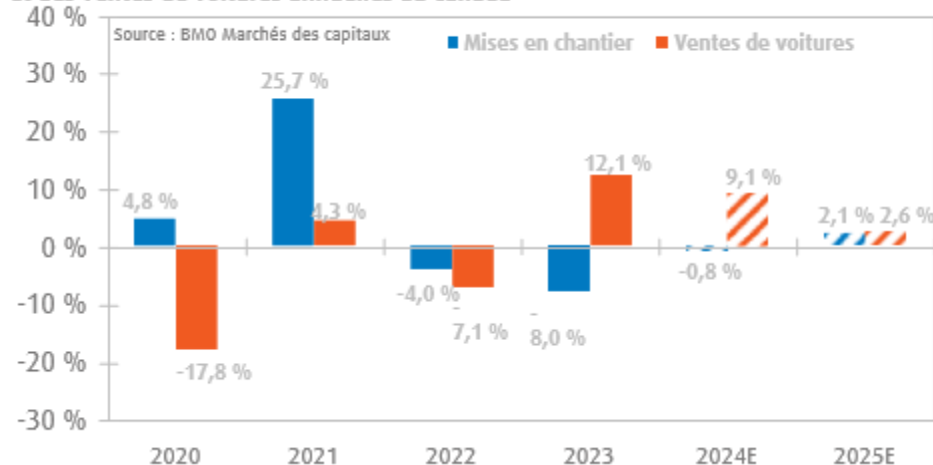
Indicateurs macroéconomiques

Variation estimative sur un an (%) du PIB annuel du Canada



Le **PIB réel** a augmenté de 2,3 % (taux annualisé) au premier trimestre, soit la plus forte croissance en un an, principalement en raison de la vigueur des dépenses gouvernementales. Toutefois, l'élan s'est essouffé en mars en raison d'un résultat préliminaire indiquant une stagnation du PIB, d'une légère baisse de l'emploi et d'un nouveau déficit du commerce des biens. Malgré l'amélioration des ventes d'automobiles et de la stabilité du marché de l'habitation, la croissance devrait ralentir pour atteindre environ 1,0 % au deuxième trimestre. Malgré tout, pour l'ensemble de 2024, la croissance pourrait presque doubler pour s'établir à 1,7 % d'un quatrième trimestre à l'autre, avant de passer à 2,1 % en 2025 grâce à un assouplissement de la politique monétaire et à des politiques budgétaires expansionnistes continues aux niveaux fédéral et provincial.

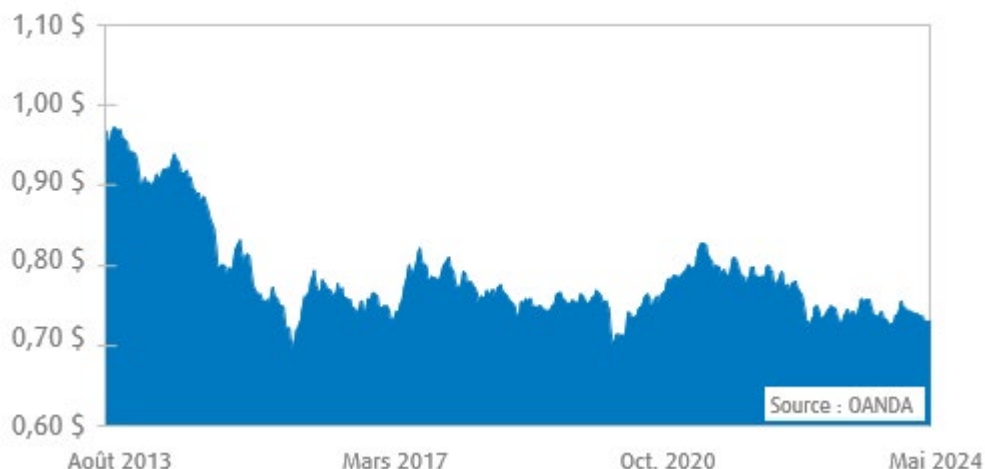
Variation estimative sur un an (%) des mises en chantier et des ventes de voitures annuelles au Canada



Malgré la pression exercée par les décideurs pour augmenter l'offre de logements, la réalité sur le terrain est que les **mises en chantier** continuent de diminuer progressivement. Après avoir atteint le niveau le plus élevé jamais enregistré sur une période de deux ans en 2021 et 2022 (à un rythme annuel de près de 270 000), le nombre de mises en chantier a commencé à s'essouffier pour s'établir à un peu plus de 240 000 l'an dernier et aura du mal à atteindre ce niveau en 2024. Pour mettre ces chiffres en perspective, les objectifs de construction énoncés dans le budget fédéral de cette année impliquaient un rythme de construction annuel d'environ le double de ce chiffre.

Malgré le ralentissement du revenu disponible découlant de la hausse des taux d'intérêt, la demande refoulée devrait continuer à propulser le **secteur de l'automobile** vers une autre année de forte croissance des ventes d'unités en 2024.

Dollar américain pour un dollar canadien



Dans un contexte de perspectives économiques relativement moins favorables, les résultats exceptionnels du Canada en matière d'inflation renforce les attentes d'une baisse des taux de la Banque du Canada avant celle de la Réserve fédérale, mais aussi d'une tendance plus négative des écarts de taux du financement à un jour dans les mois à venir. Bien que cela puisse peser sur le **dollar canadien** même si la Réserve fédérale commence à réduire les taux, la question d'un dollar américain généralement plus faible demeurera dominante. Les économistes de BMO prévoient une hausse de 2,5 % du dollar canadien d'ici la fin de l'exercice, avec une appréciation comparable l'an prochain.

« La voix de l'équipe Études économiques de BMO »

À inflation persistante, taux persistants

Sal Guatieri, économiste principal à BMO – 17 mai 2024

L'inflation a ralenti davantage au Canada qu'aux États-Unis à cause de la morosité de la demande et de l'assouplissement du marché du travail. Les mesures de l'inflation de base privilégiées de la Banque du Canada, soit l'inflation médiane et l'inflation tronquée, se sont modérées pour atteindre des taux annuels légèrement supérieurs à 2,0 % au premier trimestre, les plus bas depuis 2020 et se situant à proximité de la cible. Malgré la dépréciation du huard, les prix des marchandises ont chuté pour un deuxième trimestre de suite. Les prix des services continuent de progresser rapidement, à 3,5 % au cours du trimestre (après désaisonnalisation), surtout à cause de deux obstacles qui subsistent : le loyer et les coûts des services hypothécaires. Mais ce taux se situe à environ la moitié du sommet du cycle. Le taux de chômage, qui ne cesse de s'embraser, s'établit maintenant à 6,1 % en avril, après avoir glissé à un creux d'un demi-siècle de 4,8 % en 2022. Une autre hausse à 6,6 % plus tard cette année devrait ralentir les coûts unitaires de la main-d'œuvre, qui sont toujours très élevés (4,6 % sur 12 mois au quatrième trimestre). Bien que la productivité de la main-d'œuvre ait chuté de 1,8 % en 2023, elle a augmenté au dernier trimestre, et l'on espère qu'elle est devenue une alliée dans la lutte contre l'inflation.

Les bonnes nouvelles concernant l'inflation sont amplifiées par l'apaisement des craintes de récession. Le PIB réel a vraisemblablement augmenté de 2,3 % (taux annualisé) au premier trimestre, soit la plus forte croissance en un an, principalement en raison de la vigueur des dépenses gouvernementales. Toutefois, l'élan s'est essoufflé en mars en raison d'un résultat préliminaire indiquant une stagnation du PIB et d'un nouveau déficit du commerce des biens. Malgré l'amélioration des ventes d'automobiles et de la stabilité du marché de l'habitation ainsi que d'une solide remontée de l'emploi en avril, la croissance devrait ralentir pour atteindre environ 1,0 % au deuxième trimestre. Malgré tout, pour l'ensemble de 2024, la croissance pourrait presque doubler pour s'établir à 1,7 % d'un quatrième trimestre à l'autre, avant de passer à 2,1 % en 2025 grâce à un assouplissement de la politique monétaire et à des politiques budgétaires expansionnistes continues aux niveaux fédéral et provincial.

Un retour à une croissance supérieure à son potentiel l'an prochain devrait ramener le taux de chômage sous la barre des 6 %. Le déclin sera accentué par un ralentissement démographique et de la main-d'œuvre. Le gouvernement fédéral prévoit **réduire considérablement le nombre de résidents non permanents au cours des trois prochaines années.** La croissance fulgurante de ce segment a fait croître la population à son plus haut niveau en plus de six décennies (3,2 %, soit 1,3 million de personnes). Les réductions prévues pourraient permettre un retour à une expansion un peu plus normale de 1 %, ce qui donnerait aux créateurs d'emplois et aux constructeurs immobiliers une chance réaliste de suivre le rythme.

La Banque du Canada se rapproche d'une réduction des taux pour la première fois depuis mars 2020. Le renouvellement d'un indice des prix à la consommation plus modéré conclurait probablement la transaction, et le 5 juin reste la date la plus probable pour franchir cette étape. Malgré tout, la Banque du Canada ne peut pas trop devancer la Réserve fédérale, sous peine de voir le huard s'effondrer et d'attiser l'inflation. Par conséquent, nous ne nous attendons plus à des fluctuations consécutives, mais plutôt à un report de la baisse en septembre. Des réductions de taux supplémentaires de 150 points de base (pdb) sont prévues d'ici le milieu de 2026 et devraient ramener les taux directeurs à un niveau plus neutre de 3,0 %. Ce niveau reste plus élevé que tout ce que l'on a connu entre la crise financière et le milieu de 2022, mais il procurera un répit important aux emprunteurs.

« La voix de l'équipe Études économiques de BMO »

Des villes en pleine effervescence? Non, pas pour le logement

Douglas Porter, économiste en chef et premier directeur général, 15 mai 2024

Pour changer, le marché canadien du logement semble connaître un printemps calme. En avril, les **ventes de logements existants** ont chuté de 1,7 % après désaisonnalisation par rapport au mois précédent, même si les **nouvelles inscriptions ont augmenté** de 2,8 %. La conjonction d'une offre solide et d'une demande modérée a contribué à maintenir les **prix légèrement en dessous** des niveaux de l'année précédente. Au même moment, les **mises en chantier** ont légèrement reculé le mois dernier pour s'établir à 240 200 unités, soit un peu moins que la moyenne de l'année dernière, ce qui est tout à fait conforme à nos attentes (modérées) pour l'année.

En ce qui concerne les données sur les ventes, le point le plus notable est peut-être la **hausse de 6,5 % des inscriptions existantes**, soit la deuxième plus forte augmentation mensuelle jamais enregistrée, hissant ainsi l'offre de propriétés à vendre à son niveau le plus élevé depuis la période précédant la pandémie de COVID-19. En d'autres termes, le mois dernier a enregistré un stock équivalent à 4,2 mois, ce qui est également le plus élevé depuis le début de 2020. Comme le note l'Association canadienne de l'immeuble, la plupart des mesures laissent entendre que le marché reste globalement équilibré, peut-être plus que jamais depuis les années de pandémie.

Une petite surprise dans les résultats d'aujourd'hui a été la hausse de 10,1 % des ventes en glissement annuel, surtout compte tenu des résultats médiocres à Toronto et à Vancouver. Mais de forts rebonds dans de nombreuses villes de taille moyenne, favorisés par la date de Pâques cette année, ont contribué à augmenter le niveau général des ventes. L'évolution de la configuration urbaine, marquée par une faible activité économique dans les villes les plus chères, explique en partie la baisse de 1,8 % du prix moyen des transactions en glissement annuel. Aucune des neuf plus grandes villes n'a enregistré de baisse de prix en avril. Seules cinq des vingt-six plus grandes villes ont déclaré des baisses de prix le mois dernier, dont quatre dans le sud de l'Ontario. Toutefois, l'indice des prix des propriétés MLS, qui s'ajuste en fonction des caractéristiques des propriétés achetées et vendues, a été stable en avril par rapport au mois précédent et est toujours inférieur de 0,9 % aux niveaux d'il y a un an. Il demeure en baisse de 14 % par rapport au sommet record atteint au début de 2022 à l'échelle nationale.

La vague d'offres observée sur le marché des logements existants n'a toutefois pas déferlé sur le marché des nouveaux immeubles. Malgré la pression exercée par les décideurs pour construire encore et encore, **la réalité sur le terrain est que les mises en chantier continuent de diminuer progressivement**. Après avoir atteint le niveau le plus élevé jamais enregistré sur une période de deux ans en 2021 et 2022 (à un rythme annuel de près de 270 000), le nombre de mises en chantier a commencé à s'essouffler pour s'établir à un peu plus de 240 000 l'an dernier et aura du mal à atteindre ce niveau en 2024. Pour mettre ces chiffres en perspective, les objectifs de construction énoncés dans le budget fédéral de cette année impliquaient un rythme de construction annuel d'environ le double de ce chiffre – ce qui ne se produira pas. L'autre point clé est que la construction de multiplex demeure, de loin, la forme dominante de mises en chantier, représentant environ les trois quarts des nouveaux immeubles au cours de la dernière année. Comme la construction des multiplex prend beaucoup plus de temps, cette nouvelle offre n'est pas près de venir à la rescousse pour compenser les problèmes d'accessibilité au logement.

Conclusion : le niveau des ventes reste stable pendant la principale saison de transactions immobilières qu'est le printemps, ce qui permet de maintenir les prix, une évolution plutôt bienvenue dans un contexte de forte inaccessibilité du marché du logement. C'est un signal un peu mitigé du côté de l'offre, avec un niveau d'inscriptions solide, mais une activité de constructions neuves qui ralentit doucement. Selon la Banque du Canada, un marché du logement plus calme devrait apaiser les craintes d'une flambée importante des prix consécutive à une légère baisse de taux. Dans l'ensemble, des prix de logement plus modérés conjugués à des inscriptions plus nombreuses devraient contribuer à augmenter les chances de voir une réduction des taux au cours des prochains mois. Le calme est plutôt bon signe pour le marché du logement au Canada.



Sur la route avec vous
et votre entreprise.

Vous pouvez compter sur nous.

Fort de plus de 50 ans d'expérience, l'équipe Financement de matériel de transport de BMO met à disposition de nos clients une équipe de vente locale chevronnée, un service exceptionnel et des solutions de financement hautement personnalisées. Avec l'appui de l'un des principaux fournisseurs de services financiers en Amérique du Nord, BMO, nous nous efforçons de comprendre votre façon de travailler et de faire en sorte que nous connaissions la vôtre.

Pour en savoir davantage, consultez le site entreprises.bmo.com/fr/ca/expertise-sectorielle/camionnage.

Consultez-nous pour tous vos besoins de financement de camions et de remorques à usage commercial. Que vous soyez concessionnaire, exploitant de parc de location ou client utilisateur final, notre équipe de spécialistes est là pour vous aider.

Demandes relatives au financement

Paul DeMarchi
paul.demarchi@bmo.com
289-261-6001

Demandes de renseignements concernant les recherches sur le secteur d'activité

Michael Zimm, CFA
michael.zimm@bmo.com

© BMO Banque de Montréal, 2024. Tous droits réservés. Le lecteur n'est autorisé à imprimer ou à transmettre cette présentation que dans la mesure où elle est reproduite ou distribuée dans sa totalité, y compris le présent avis.

AVIS IMPORTANT : Cette présentation fournit au lecteur de l'information de nature générale qui ne doit être ni utilisée ni interprétée comme constituant des conseils d'ordre juridique, réglementaire, commercial, financier, fiscal, comptable ou autre et qui ne saurait se substituer à l'exercice de son jugement. Pour obtenir des conseils appropriés à votre situation particulière ou pour tout autre conseil, veuillez consulter un spécialiste. Bien que BMO Banque de Montréal croie que l'information contenue dans cette présentation provient de sources qu'elle estime fiables, elle ne peut en garantir l'exactitude ni l'exhaustivité. BMO Banque de Montréal ne fait aucune déclaration ni ne donne aucune garantie en ce qui concerne cette information. BMO Banque de Montréal ne peut en aucun cas être tenue responsable de toute perte découlant de l'utilisation du contenu de cette présentation.

Explorez les solutions de financement en consultant www.bmo.com/financementdutransport.