

## Le point sur le secteur Le transport par camion au Canada



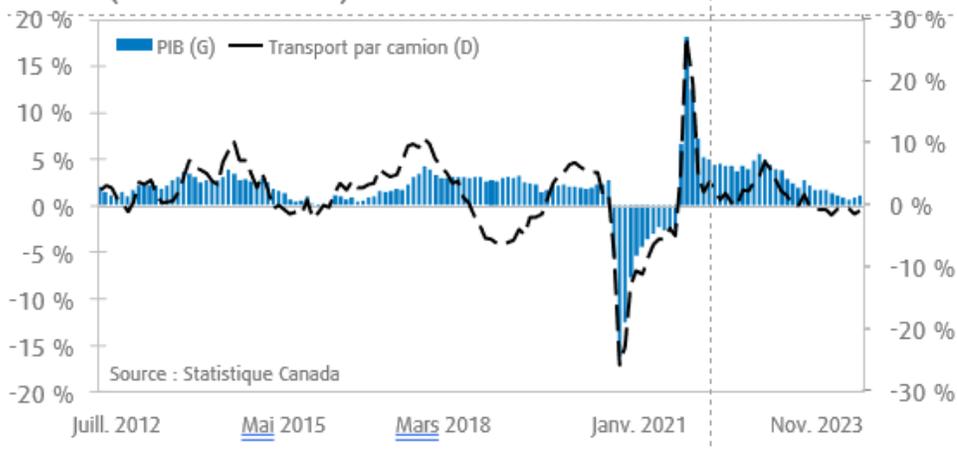
### Faits saillants

- Le dernier aperçu trimestriel du marché du travail de **RH Camionnage Canada** montre que les taux de chômage des conducteurs de camion ont fortement diminué. Le nombre d'emplois de camionneur dans le secteur du transport a augmenté tout au long de 2023, atteignant en moyenne 317 300 conducteurs. Le taux de chômage des camionneurs a plafonné en avril 2023 à 6,5 %, mais il a diminué au cours des trois derniers trimestres de l'année, s'établissant à 3,5 % en décembre.
- Une réduction prévue des allocations liées aux permis d'étudiants étrangers au cours des deux prochaines années entraînera probablement une pression sur les inscriptions dans les écoles de conduite de camions, étant donné que de nombreux étudiants sont nés à l'étranger. Environ 360 000 permis d'études de premier cycle seront approuvés pour 2024, soit une réduction de 35 % par rapport à 2023. Chaque province et territoire se verra accorder des permis en fonction de sa population, et l'Ontario devrait connaître une réduction de 50 % par rapport aux données actuelles.
- Selon le **département des Transports des États-Unis**, le nombre de camions traversant la frontière (en provenance du Canada) a augmenté de 1,4 % en 2023, la première augmentation annuelle non faussée par la COVID-19 depuis 2016. De plus, les camions ont transporté 36 milliards de dollars (en dollars américains) de marchandises à la frontière canado-américaine en novembre, soit près de 2 milliards de dollars de plus qu'en novembre 2022.
- 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

Malgré les divers obstacles liés aux précédentes hausses de taux de la Banque du Canada, le niveau global de l'économie canadienne a surpassé les faibles attentes. Toutefois, les conditions dans le secteur du camionnage n'ont pas suivi le rythme, car jusqu'à tout récemment, le secteur des services avait généré la majeure partie de la croissance au cours de la dernière année, tandis que les secteurs de la production de biens étaient à la traîne. Toutefois, malgré le fait que l'inflation demeure nettement au-dessus de la cible de 2 % de la Banque du Canada, les tendances décentes des taux d'emploi et les gains salariaux annuels supérieurs à 5 %, les économistes de BMO s'attendent à un assouplissement de la politique monétaire des deux côtés de la frontière d'ici le milieu de l'été. En attendant ces réductions de taux et les facteurs macroéconomiques positifs connexes, la dynamique de l'offre et de la demande dans le secteur continuera de favoriser les expéditeurs jusqu'à ce que toute combinaison d'une résurgence des volumes de fret et d'une rationalisation du parc de véhicules reprenne le dessus.

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



Le **PIB réel du Canada** a dépassé les attentes, avec une augmentation respectable de 0,2 % en novembre, et les données préliminaires pour décembre indiquent une hausse encore plus marquée, à 0,3 %. La plus récente croissance provient des secteurs de la production de biens, en particulier de la fabrication et des ressources. Comme les exportations influencent fortement ces secteurs, la résilience surprenante de l'économie américaine crée une demande pour certains secteurs canadiens.

**Malgré les facteurs macroéconomiques favorables à la fin de l'année, le secteur du transport par camion** n'a pas encore profité des baisses par rapport à l'année précédente depuis mars de l'an dernier. De plus, l'activité sectorielle en novembre a été de près de 3 % inférieure à celle de février 2020, juste avant le début de la pandémie.

## Facteurs influant sur l'industrie du camionnage

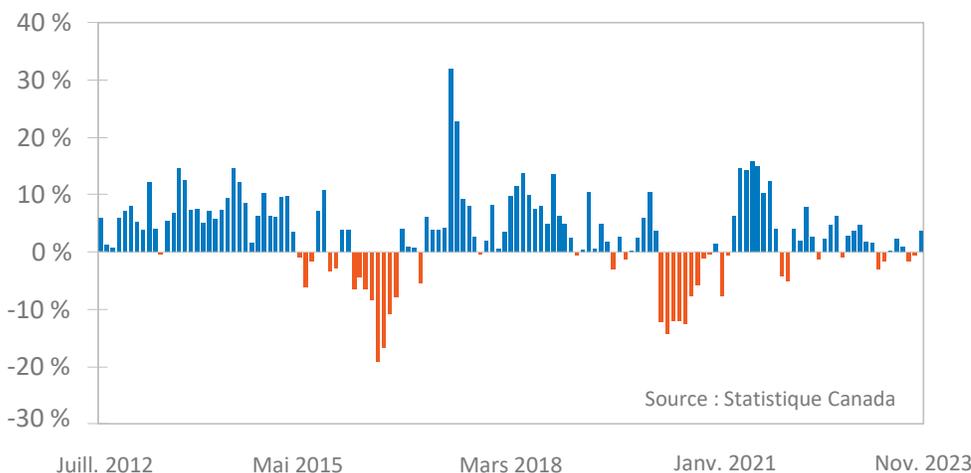
Prix de détail hebdomadaire du diesel au Canada (cents/litre)



Depuis l'invasion de l'Ukraine et, plus récemment, le conflit au Moyen-Orient, les **prix du diesel** sont en dents de scie. Au cours des derniers mois, reflétant une chute des prix du pétrole WTI qui a précédé une secousse à la hausse en février, le prix moyen du diesel à l'échelle nationale de 1,77 \$ le litre à la mi-février avait diminué de 0,18 \$ (-9 %) par rapport au sommet de septembre. Cependant, les prix du diesel ont tout de même augmenté de 17 % par rapport au creux de plusieurs années atteint l'été dernier.

Compte tenu de la production nord-américaine record, les prix du pétrole brut ont diminué depuis l'automne, malgré une croissance mondiale supérieure aux attentes, l'augmentation des menaces géopolitiques, la perturbation de l'accès au canal de Suez et les réductions de production de l'OPEP+ (Organisation des pays exportateurs de pétrole Plus). Néanmoins, les perspectives actuelles de BMO pour le WTI donnent à penser que les prix du pétrole brut conserveront une légère tendance à la hausse, en passant d'une moyenne de 77,6 \$ en 2023 à une moyenne de 80 \$ le baril en 2024.

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.

Compte tenu de la stabilité relative des prix du pétrole brut par rapport à l'année précédente, la **production de pétrole brut** a aussi légèrement augmenté, d'un peu moins de 1 % depuis le début de l'année jusqu'en novembre. La production en novembre a tout de même atteint un sommet mensuel record et a été de 3,5 % supérieure à celle d'un an plus tôt.

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

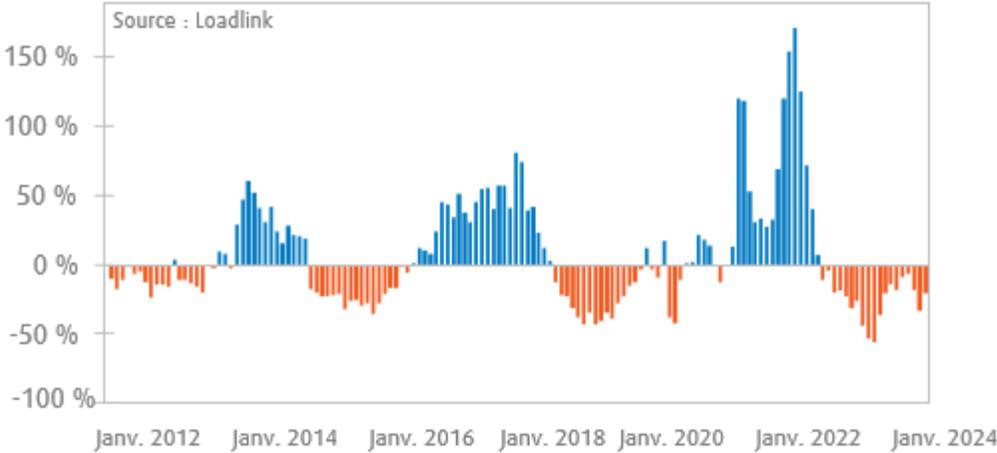


Les **swaps de taux d'intérêt** sont des instruments dérivés que les institutions financières utilisent couramment pour atténuer le risque de taux d'intérêt de leur portefeuille de prêts. La tarification des swaps de taux d'intérêt (taux de swap) reflète les anticipations du marché quant aux orientations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

Après avoir atteint un sommet en octobre dernier, les taux ont inversé leur course et ont diminué, principalement en raison de l'aplatissement des données macroéconomiques et de l'anticipation croissante d'une position plus expansionniste à l'égard des taux directeurs. Bien que la Banque du Canada soit en mode d'attente depuis juillet dernier, à la mi-février, les économistes de BMO prévoient qu'une réduction des taux ne se concrétisera probablement pas avant le mois de juin.

**Indicateurs relatifs au fret**

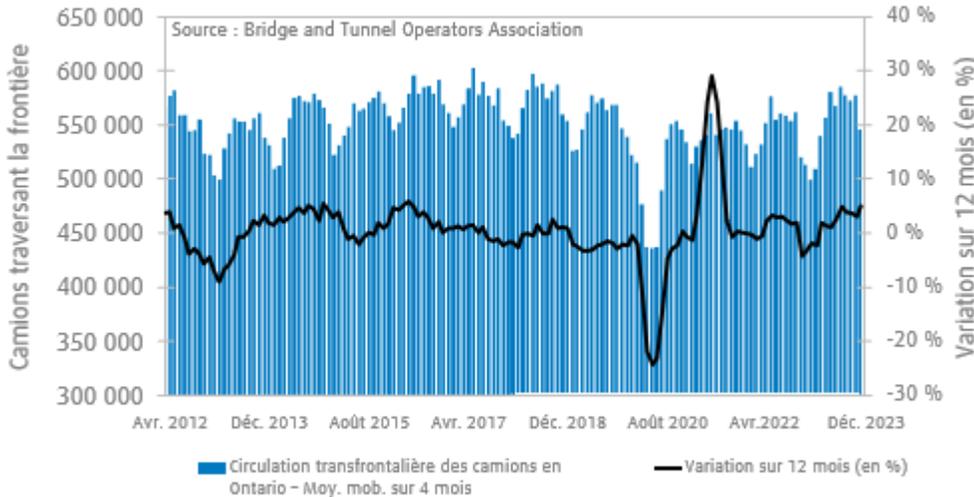
**Variation sur un an (%) de l'indice du volume de fret en chargement complet du marché au comptant au Canada**



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 en juillet dernier. Cela dit, même si le volume de fret au comptant a connu une baisse par rapport à l'exercice précédent pendant dix-neuf mois consécutifs, le nombre de chargements en janvier a augmenté de 47 % par rapport à décembre, principalement en raison de la vigueur des transactions transfrontalières entrantes, atteignant ainsi son niveau le plus élevé en dix mois.

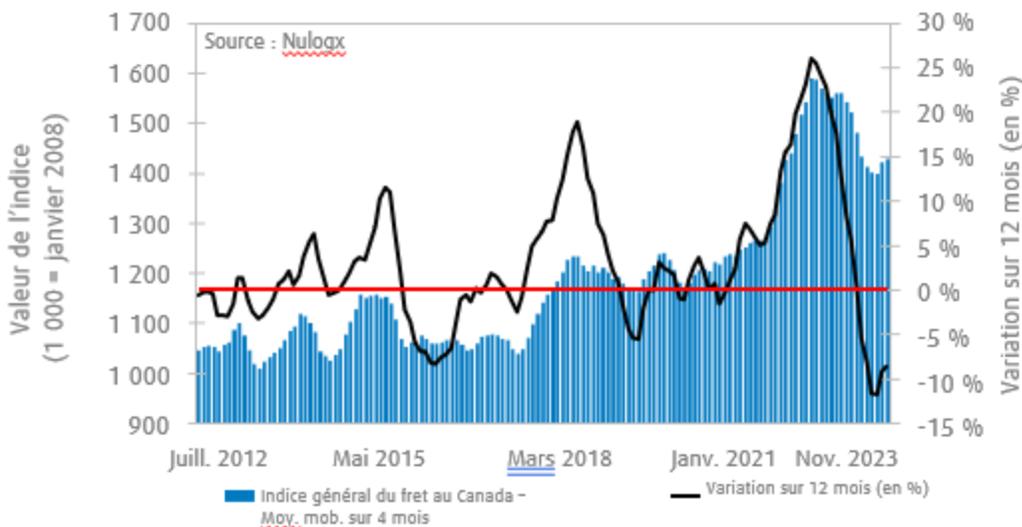
Compte tenu des répercussions saisonnières habituelles liées aux conditions météorologiques, la capacité disponible (camions sur la route) n'a pas suivi le rythme de la hausse du volume de fret au comptant disponible pour commencer l'année. Le ratio camion-chargement de 2,61 en janvier était 29 % plus bas (plus serré) que le ratio de 3,67 affiché en décembre, mais 48 % plus élevé (plus souple) que le ratio de 1,76 affiché l'année précédente.

**Circulation transfrontalière des camions en Ontario**



Malgré la volatilité causée par les grèves de l'United Auto Workers, la moyenne mobile sur quatre mois des **mouvements transfrontaliers de camions** a augmenté au fil de l'année et a affiché une croissance positive d'une année à l'autre depuis avril dernier. Pour l'ensemble de l'année, le nombre de camions traversant la frontière a augmenté de 3,7 % en 2023, atteignant le total le plus élevé depuis 2019.

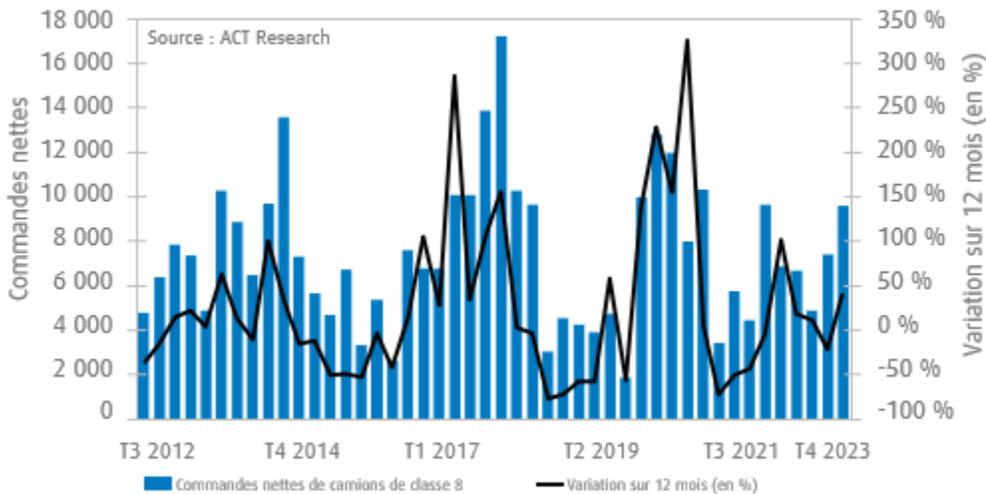
**Indice général des tarifs de transport de marchandises au Canada**



Depuis qu'il a atteint un sommet record au cours de l'été 2022, l'indice représentant le **coût total** (suppléments carburant additionnés aux tarifs de base) du transport routier de marchandises pour les expéditeurs canadiens a constamment diminué. Cela dit, même si les taux de base ont diminué tout au long de l'automne, la composante carburant de l'indice a augmenté à compter de l'été et jusqu'à l'automne, ce qui a entraîné une augmentation de la moyenne mobile sur quatre mois en novembre pour le deuxième mois consécutif.

## Commandes de camions

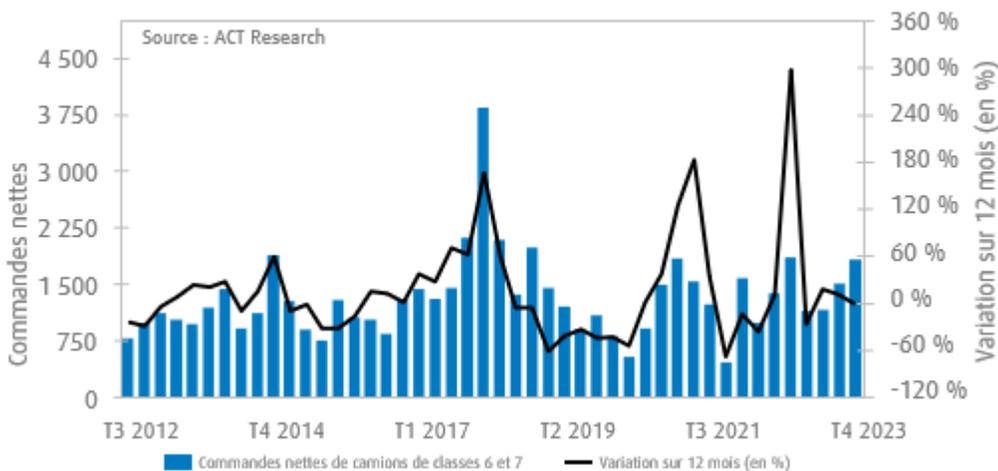
### Commandes nettes de camions de classe 8 au Canada



Les comparaisons d'une année à l'autre et d'un trimestre à l'autre sont devenues positives au dernier trimestre de l'année, alors que les **commandes nettes de camions de classe 8** se sont réveillées d'un sommeil estival typique et que les créneaux de construction ont été entièrement ouverts pour les livraisons de 2024.

Les commandes nettes de camions ont atteint un creux en avril et un sommet en octobre, avant de baisser à nouveau vers la fin de l'année. Dans l'ensemble, les commandes au quatrième trimestre ont été les plus élevées depuis 2020 pour un quatrième trimestre, en hausse de près de 30 % par rapport au troisième trimestre et de 40 % par rapport au même trimestre de l'année précédente, ce qui est impressionnant. 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, une tendance à la baisse des commandes au cours du printemps ne serait pas surprenante.

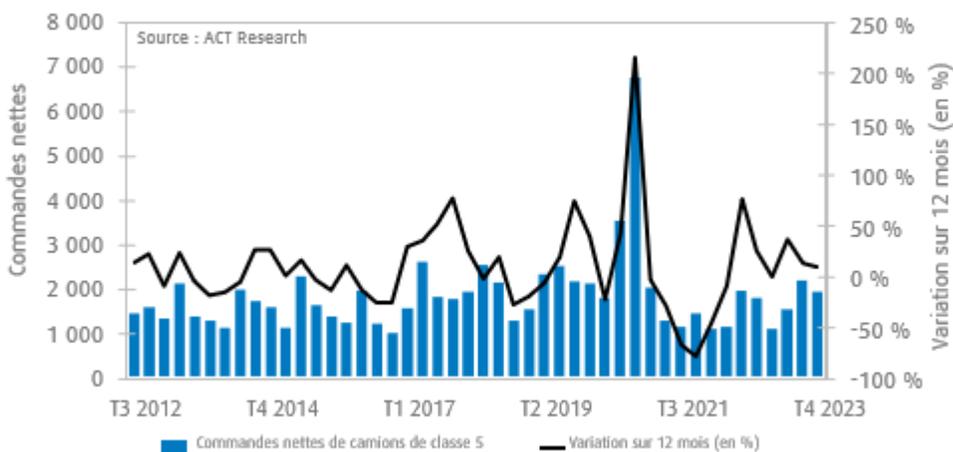
### Commandes nettes de camions de classes 6 et 7 au Canada



Les **commandes nettes de camions de classes 6 et 7** ont ralenti au début du dernier trimestre, mais ont terminé en beauté avec le meilleur mois de décembre et le quatrième meilleur mois jamais enregistrés. Dans l'ensemble, les commandes au quatrième trimestre ont diminué de 21 % par rapport au troisième trimestre, mais ont été essentiellement stables par rapport à l'année précédente. Cela dit, après une comparaison difficile au début de l'année, les commandes pour l'ensemble de l'année ont diminué de près de 3 %. Sur une note positive, les annulations des six derniers mois demeurent relativement faibles, s'établissant en moyenne à 0,6 % du carnet de commandes et bien en deçà de la moyenne de 1,8 % d'avant la pandémie.

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



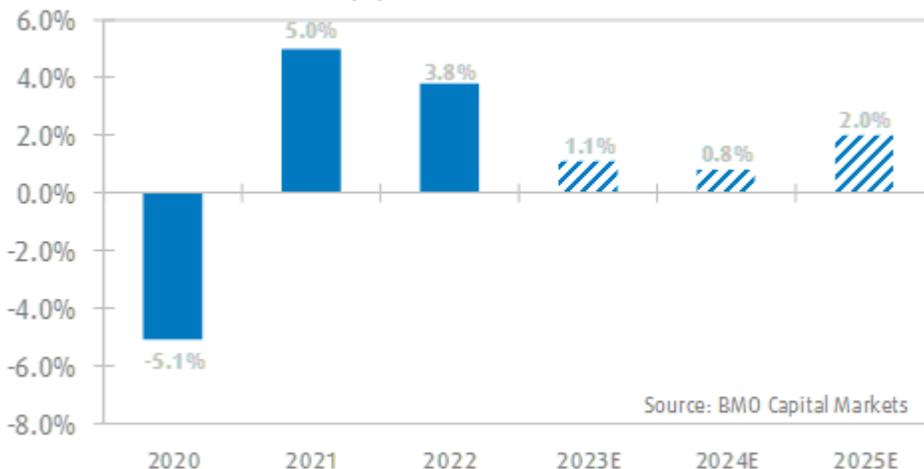
Comme aux États-Unis, la construction résidentielle a jusqu'à présent surpassé les pires craintes qui accompagnent habituellement un contexte de taux d'intérêt élevés. De même, les commandes de camions de poids moyen ont été vigoureuses au deuxième semestre de l'an dernier, car les équipementiers ont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

Dans l'ensemble, les commandes au quatrième trimestre ont diminué de 12 % par rapport au solide troisième trimestre, mais elles ont augmenté de 8 % par rapport à il y a un an. De même, les commandes pour l'ensemble de l'année ont augmenté de près de 13 %.

En dépit de la faiblesse des perspectives macroéconomiques 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 contexte de croissance au Canada à la fin de 2023 a été plus fort que prévu, ce qui a entraîné une révision à la hausse des estimations jusqu'en 2024. Compte tenu des récentes révisions à la hausse de la croissance aux États-Unis, il est raisonnable de croire que le rythme au Canada pourrait également augmenter, avec une croissance de 1% entièrement à portée de main cette année.

Par ailleurs, il y a également un allègement de la pression à l'égard de Banque du Canada pour qu'elle commence bientôt à réduire ses taux. La fin de l'année solide, après une longue période de sécheresse en matière de croissance, donne aux décideurs la possibilité de repousser doucement la spéculation d'un assouplissement en attendant que l'inflation sous-jacente diminue davantage.

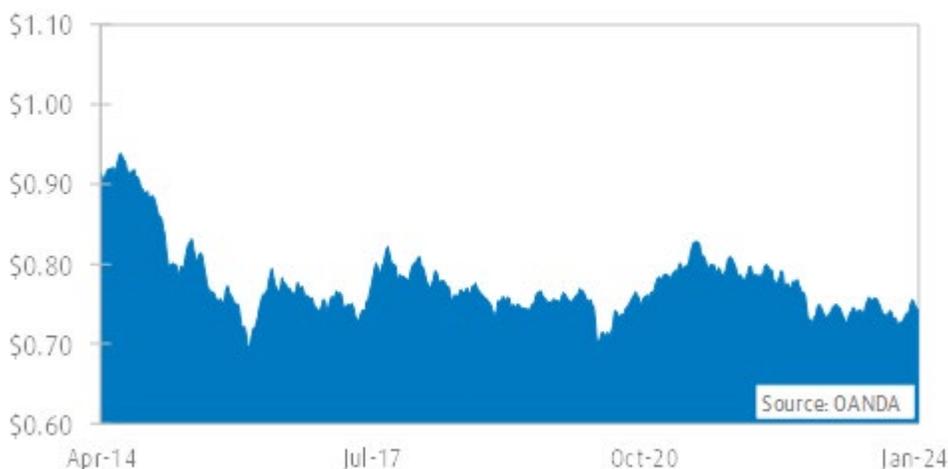
Variation estimative sur un an (%) des mises en chantier et des ventes de voitures annuelles au Canada



Le marché canadien de l'habitation devrait entrer dans une période de stabilité globale cette année, sachant que la baisse des prix de revente, l'assouplissement des taux hypothécaires et la demande refoulée devraient probablement aider à établir un plancher pour le marché. Toutefois, il est peu probable qu'il y ait un retour aux hausses de prix importantes des dernières années et aux sommets précédents dans certains endroits. De plus, les mises en chantier devraient demeurer stables à environ 240 000 unités, plus ou moins quelques milliers, ce qui est encore nettement en deçà des objectifs d'offre du gouvernement.

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



Alors que les attentes du marché à l'égard de la politique monétaire de la Fed sont passées des plus fermes (en octobre) aux plus conciliantes (en décembre), le dollar canadien s'est renforcé parallèlement à un billet vert en baisse. Le dollar canadien s'est établi en moyenne à un peu moins de 0,745 \$ US en décembre et en janvier, après avoir atteint une moyenne de 0,729 \$ US en octobre (ce dernier niveau était le plus bas depuis le début de la pandémie et antérieurement, pendant quelques mois, lors de l'effondrement des prix du pétrole en 2015). A mesure que ces attentes les plus conciliantes se sont estompées, il en a été de même du regain du dollar canadien, qui s'échange actuellement à moins de 0,74 \$ US. Même si la Banque du Canada commencera probablement à assouplir sa politique monétaire avant la Fed (mais peut-être seulement peu de temps avant), la faiblesse générale du dollar américain devrait tout de même faire grimper la devise canadienne de près de 2% d'ici la fin de l'année (par rapport à la moyenne de janvier) et d'environ 3% l'an prochain.

---

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

### *Sal Guatieri, économiste principal à BMO – 7 février 2024*

Contrairement aux États-Unis, l'économie canadienne s'est comportée selon les attentes en connaissant un ralentissement marqué l'an dernier. Malgré le soutien de son principal partenaire commercial et la croissance rapide de sa population, la croissance du PIB réel est probablement passée de 3,8 % en 2022 à 1,1 % en 2023. Il s'est contracté au troisième trimestre dans un contexte de stagnation des dépenses de consommation et de repli des investissements et des exportations. Sur le plan sectoriel, les activités ont pratiquement été interrompues entre mai et octobre.

Mais l'économie semble s'être éloignée de la récession. Étonnamment, le PIB réel a augmenté au cours des deux derniers mois de l'an dernier. De plus, les ventes d'automobiles ont augmenté de 15 % d'une année à l'autre en janvier pour atteindre le niveau le plus élevé de la période post-pandémie. Les ventes de maisons affichent également un regain en raison d'un repli des taux hypothécaires et de l'assouplissement de la politique monétaire attendu cette année. Par conséquent, nous avons légèrement relevé notre prévision de croissance du PIB au début de l'année, par rapport au profil stable préalablement attendu.

Malgré tout, la croissance devrait ralentir pour s'établir à 0,8 % en 2024, ce qui représente l'année la plus faible (exception faite de la pandémie) depuis 2015. Le ralentissement de la demande aux États-Unis, l'affaiblissement de la productivité et la hausse des versements hypothécaires (même si les taux en vigueur baissent) sont susceptibles de nuire à l'activité. De plus, la flambée des faillites d'entreprises – en hausse de 41 % en 2023, un sommet de 13 ans – devrait ralentir l'embauche. Toutefois, un allègement des taux dont nous avons grandement besoin et qui devrait survenir plus tard cette année devrait favoriser un retour à une croissance modérée du PIB de 2,0 % en 2025.

L'effet d'entraînement produit par une économie faible cause le repli de l'inflation. Depuis le sommet atteint au milieu de 2022, l'inflation mesurée par l'indice des prix à la consommation (IPC) a chuté de près de cinq points de pourcentage pour s'établir à 3,4 % d'une année à l'autre en décembre. Cependant, la plupart des mesures de base connaissent une inflation un peu plus importante en raison de la hausse des versements hypothécaires (29 % sur 12 mois), des loyers (8 %) et des salaires (de l'ordre de 4 % à 5 %). Néanmoins, comme le taux de chômage a augmenté de près d'un point de pourcentage par rapport aux creux du cycle pour s'établir à 5,8 % en décembre, et qu'il devrait atteindre 6,5 % cet été, l'inflation devrait tomber à un bas niveau, dans les 2 %, d'ici la fin de l'année.

Comme la Fed, la Banque du Canada ne croit plus que les taux doivent continuer d'augmenter pour contenir l'inflation, mais elle n'est pas pressée de renverser la vapeur. Elle doit encore être convaincue que l'inflation cessera de dépasser la cible et elle surveille patiemment les nouvelles baisses de l'inflation de base et la croissance des salaires. Avec le ralentissement de la productivité, ces derniers ont contribué à faire grimper les coûts unitaires de la main-d'œuvre de 6,1 % d'une année à l'autre au troisième trimestre, soit trois fois plus rapidement que le taux conforme à la stabilité des prix. Nous nous attendons à ce que la Banque reporte les réductions de taux jusqu'en juin, avant de réduire le taux du financement à un jour, qui est de 5 % à l'heure actuelle, à 4 % à la fin de l'année et à moins de 3 % au début de 2026.

Le dollar canadien demeure dans une fourchette étroite et peu élevée. Compte tenu de la mauvaise performance économique et de la faible productivité du pays, il est peu probable qu'il prenne son envol. Toutefois, en supposant que le dollar américain pondéré en fonction des échanges continue de reculer par rapport aux sommets antérieurs, le huard pourrait se renforcer légèrement pour atteindre 1,32 \$ CA d'ici la fin de l'année.

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

### Résumé des délibérations de la Banque du Canada (24 janvier) – Regarder et attendre *Robert Kavcic, économiste principal et directeur général, 7 février 2024*

Le résumé des délibérations de la Banque du Canada dans le cadre de la décision du 24 janvier s'opposant à ce que la Banque du Canada relâche sa tendance resserrement. La Banque croit que la politique est suffisamment rigoureuse, mais qu'elle ne l'est pas depuis assez longtemps, compte tenu des pressions inflationnistes persistantes. Par conséquent, « il était difficile de prévoir à quel moment il serait opportun de commencer à abaisser les taux d'intérêt ». Les réductions de taux ne sont pas imminentes.

En ce qui concerne la croissance économique, la Banque continue de voir que les hausses de taux passées ont une incidence négative sur l'activité. Rappelons que le Rapport sur la politique monétaire de janvier estimait la croissance au quatrième trimestre de 2023 à zéro, et à 0,5 % sur une base annualisée au premier trimestre de 2024. Depuis, nous avons constaté un certain flux de données en hausse, en particulier pour le PIB réel, mais nos perspectives mises à jour demeurent conformes à ce que la Banque prévoyait en janvier. Signalons que la croissance a été de 1,0 % au quatrième trimestre de 2023 et qu'elle est conforme au Rapport sur la politique monétaire, à 0,5 % pour le premier trimestre de 2024. En général, la Banque croit que l'économie fonctionne avec une « modeste offre excédentaire ».

En ce qui concerne l'inflation, le contexte devient plus difficile, car les mesures de l'inflation de base sont toujours trop élevées pour permettre des réductions de taux. Comme nous l'avons lu dans le communiqué de presse de janvier, et entendu à diverses reprises depuis, le « Conseil de direction veut voir l'inflation fondamentale continuer de baisser, et ce, de façon durable ». Autrement dit, un adoucissement de l'inflation et plus de temps sont nécessaires. C'est un peu différent de ce que la Fed dépeint : elle croit que l'inflation au cours des six derniers mois a été au niveau où elle souhaitait qu'elle le soit, mais la banque centrale veut aussi plus de temps.

La croissance des salaires a été signalée comme une préoccupation par la Banque du Canada, en particulier lorsqu'elle a lieu dans un contexte de faible croissance de la productivité. Si les gains salariaux ne ralentissent pas ou que la productivité ne s'améliore pas, cela pourrait être une source de pression à la hausse continue sur l'inflation, ce qui est préoccupant.

Le Conseil de direction a également discuté des coûts d'habitation et du risque que « cette hausse maintienne l'inflation mesurée par l'IPC bien au-dessus de la cible advenant un rebond plus fort que prévu du marché du logement au printemps 2024, et ce, en dépit d'un apaisement des pressions sur les prix dans d'autres secteurs de l'économie ». Bien que les frais d'intérêt des prêts hypothécaires soient le principal moteur de l'inflation en ce moment (en raison des hausses de taux passées) et que les loyers y contribuent également fortement (élément pour lequel la politique monétaire n'a pas d'effet immédiat important), on reconnaît que le fait d'assouplir trop tôt la politique et de relancer le marché de la revente serait une erreur. Après tout, les fluctuations des prix de revente se retrouvent relativement rapidement dans l'IPC, et le poids actuel des catégories sur lesquelles elles exercent une influence directe est maintenant supérieur à chacun des coûts des loyers et des prêts hypothécaires.

Compte tenu de ces composantes, la Banque du Canada se concentre également sur l'étendue de l'inflation. Elle indique que les « prix d'un peu plus de la moitié des composantes de l'IPC progressaient à un rythme supérieur à 3 %, indiquant que les moteurs de la trop forte inflation restaient généralisés ».

**Conclusion :** La Banque du Canada n'est pas encore prête à réduire les taux. Elle doit voir une amélioration plus importante des mesures de l'inflation, et celles-ci doivent démontrer qu'elles peuvent se maintenir à de meilleurs niveaux.

Nous sommes ici,  
pour vous, quand vous  
avez besoin de nous.



Vous pouvez compter sur nous.

Forte de ses 40 années d'expérience, l'équipe de vente locale et chevronnée qui est responsable du Financement de matériel de transport procure à ses clients un service exceptionnel, des solutions de financement sur mesure et l'appui de l'un des plus prestigieux fournisseurs de services financiers en Amérique du Nord, BMO Groupe financier.

Au nom des membres de notre équipe, nous tenons à dire à nos clients – anciens et nouveaux – que nous sommes ici, pour eux.

Pour en savoir plus, consultez  
[www.bmo.com/financementdutransport](http://www.bmo.com/financementdutransport).



Financement du transport

Financement de matériel de transport est un nom commercial utilisé par la Banque de Montréal.  
® Marque de commerce déposée de la Banque de Montréal.

## Ici, pour vous.

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](mailto: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](mailto:michael.zimm@bmo.com)

© BMO Banque de Montréal, 2021. 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](http://www.bmo.com/financementdutransport).