

Le point sur le secteur

Le transport par camion au Canada



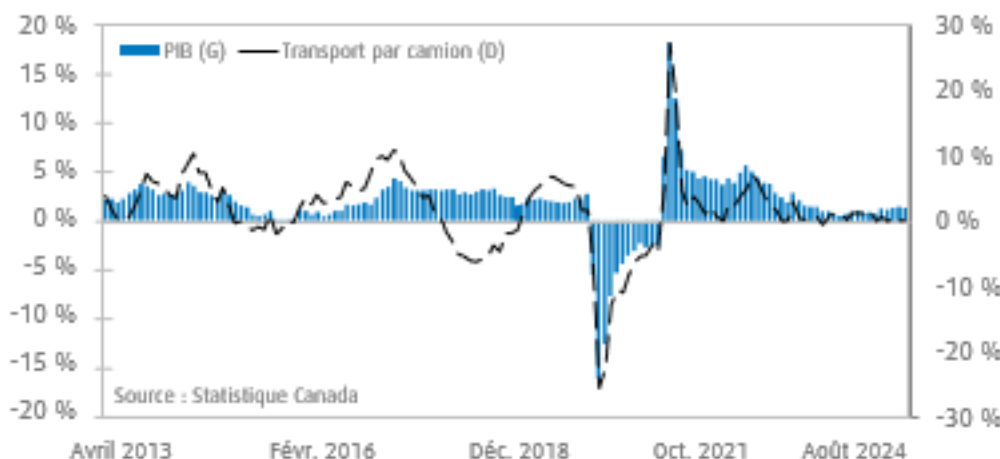
Faits saillants

- Un récent rapport de **Deloitte** conclut que les véhicules à hydrogène pourraient être la meilleure voie vers la décarbonation du transport longue distance par camions lourds dans l'Ouest du Canada. Toutefois, des défis comme les coûts élevés associés à ces véhicules et au carburant, et une infrastructure limitée, ralentissent l'adoption de cette solution.
- L'**Ontario** lance un programme pilote de 10 ans pour mettre à l'essai des **véhicules commerciaux autonomes** sur les routes de la province avant de prendre une décision sur le déploiement plus large des camions autonomes. Le programme vise les camions de plus de 4 500 kg et mettra l'accent sur l'évaluation des capacités et de la sécurité des véhicules utilitaires lourds dont le niveau d'automatisation est de 3, 4 ou 5.
- Les inspecteurs canadiens ont mis hors service près de 13 % des véhicules commerciaux examinés pendant la Semaine de la sécurité des freins de la **Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)** des États-Unis. Pendant la Semaine de la sécurité des freins 2023, les inspecteurs ont mis hors service seulement 10 % des véhicules commerciaux examinés.
- Selon le **département des Transports des États-Unis**, le nombre de camions qui sont passés du Canada (tous ports confondus) vers les États-Unis a augmenté de 0,6 % sur 12 mois jusqu'en août, un résultat similaire à l'augmentation enregistrée en 2023 par rapport à 2022.
- Assurez-vous de lire les plus récentes opinions des économistes de BMO au sujet des conséquences du retour de Donald Trump à la présidence des États-Unis sur la conjoncture macroéconomique au Canada (page 6).

Données fondamentales du secteur

Les changements potentiels des conditions commerciales avec le plus important marché d'exportation du Canada ont pris le dessus sur toutes les autres préoccupations macroéconomiques. À court terme, des droits de douane universels et potentiellement ciblés pourraient devenir réalité relativement tôt dans la nouvelle année. À plus long terme, l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM) devra être renégocié au milieu de 2026. Bien que l'exposition directe aux échanges commerciaux avec les États-Unis varie, les secteurs de l'automobile et de la fabrication générale au Centre du Canada semblent les plus exposés. Abstraction faite des politiques commerciales, le plus important moteur des exportations canadiennes demeure la santé sous-jacente de l'économie américaine, que la nouvelle administration vise à préserver dans toute la mesure du possible. De part et d'autre de la frontière, les conditions du secteur du camionnage demeurent détendues, même si l'on peut s'attendre à une amélioration de l'équilibre en raison de l'élimination de la surcapacité et d'une réponse positive prévue en matière de production de fret à la suite du recours à l'assouplissement par les banques centrales.

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



Le **PIB réel du Canada** a été stable en août, et le gain du mois précédent a été révisé à la baisse pour s'établir à un modeste +0,1 %, ce qui n'a entraîné qu'une croissance minimale au cours de l'été. Le ralentissement important en août a été celui du secteur manufacturier (-1,4 %), une industrie qui a pesé le plus lourd sur l'économie au cours de l'année écoulée (avec une baisse de 4,0 % sur 12 mois par rapport à un gain de 1,3 % sur 12 mois pour l'ensemble de l'économie). Certes, le réoutillage automobile a ébranlé la production au cours du mois, mais le secteur s'est contracté de 6 % depuis le début de 2022 et est maintenant à son plus bas niveau en près de huit ans.

Depuis le creux qu'elle a atteint il y a un an, la croissance du secteur du camionnage est morose, et est inférieure à la croissance globale du PIB depuis mars. De plus, l'activité du secteur n'a fait que rester au point mort depuis février 2020, juste avant le début de la pandémie.

Facteurs influant sur l'industrie du camionnage

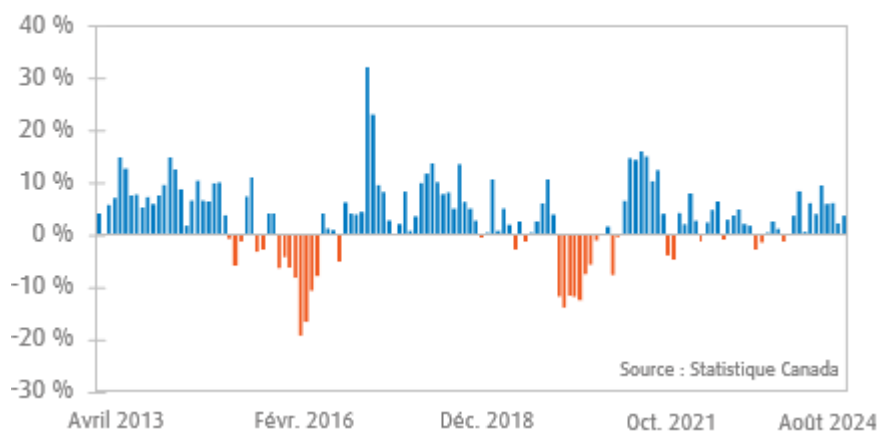
Prix de détail hebdomadaire du diesel au Canada (cents/litre)



Depuis le début de l'année, reflétant une fourchette relativement étroite des prix du pétrole brut, le **prix moyen du diesel à l'échelle nationale**, qui s'élevait à 1,69 \$ le litre au début du mois de novembre, est resté stable et a baissé de 10 % par rapport à l'année précédente.

Compte tenu de la production nord-américaine record de pétrole brut et du faible réapprovisionnement de la réserve stratégique de pétrole des États-Unis, et malgré les menaces géopolitiques accrues, la perturbation de l'accès au canal de Suez et le plafond de la production fixé par l'OPEP+, 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 \$ en 2024 à une moyenne de 77,50 \$ le baril en 2025, ce qui est essentiellement stable, avec une moyenne de 77,60 \$ en 2023.

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.

Depuis le récent creux de mai, la **production de pétrole brut** a augmenté pendant quatre mois consécutifs jusqu'en août et a affiché une croissance positive, même si elle a ralenti, sur 12 mois pendant dix mois d'affilée. De plus, la production totale au cours des 12 derniers mois jusqu'en août a augmenté de 3,8 % 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

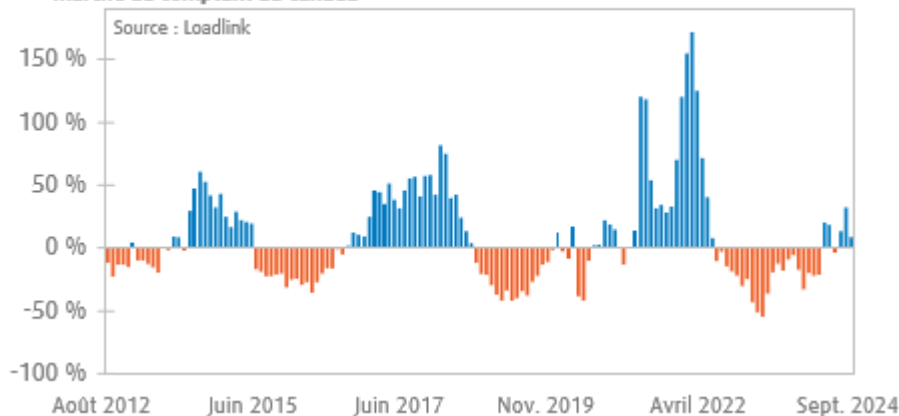


Les **swaps de taux d'intérêt** sont des instruments dérivés que les institutions financières utilisent couramment pour atténuer le risque de taux d'intérêt de leur portefeuille de prêts. La tarification des swaps de taux d'intérêt (taux de swap) reflète les anticipations du marché quant aux orientations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

Après une brève hausse à la fin du printemps, les taux se sont inversés en réponse aux baisses audacieuses de taux de la Banque du Canada. Compte tenu des prévisions d'un nouveau ralentissement de l'inflation des deux côtés de la frontière, les économistes de BMO prévoient que les baisses de taux consécutives se poursuivront au tournant de l'année, le taux directeur étant ramené à 3,5 % en janvier, avant que le rythme d'assouplissement ne ralentisse au cours du premier semestre de l'année prochaine.

Indicateurs relatifs au fret

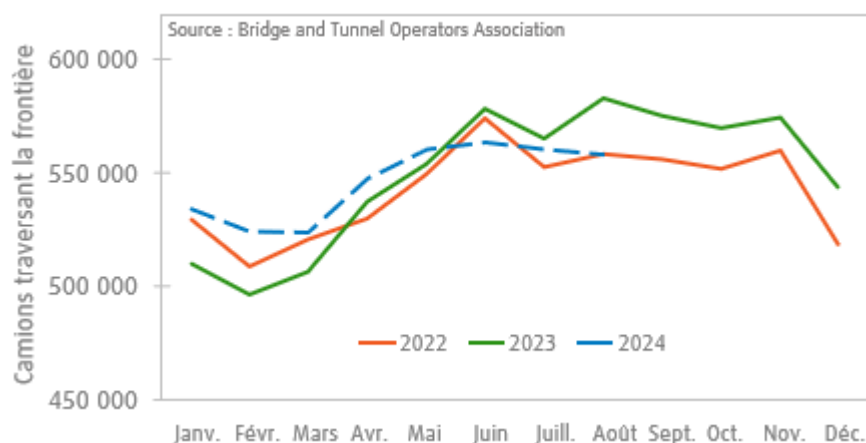
Variation sur un an (%) de l'indice du volume de fret en chargement complet du marché au comptant au Canada



Depuis qu'il a atteint un creux il y a un an, le **volume de fret en chargement complet du marché au comptant** a affiché une croissance positive d'une année à l'autre au cours de cinq des six derniers mois jusqu'en septembre, tandis que le troisième trimestre a connu une augmentation de 17 % par rapport à l'année précédente.

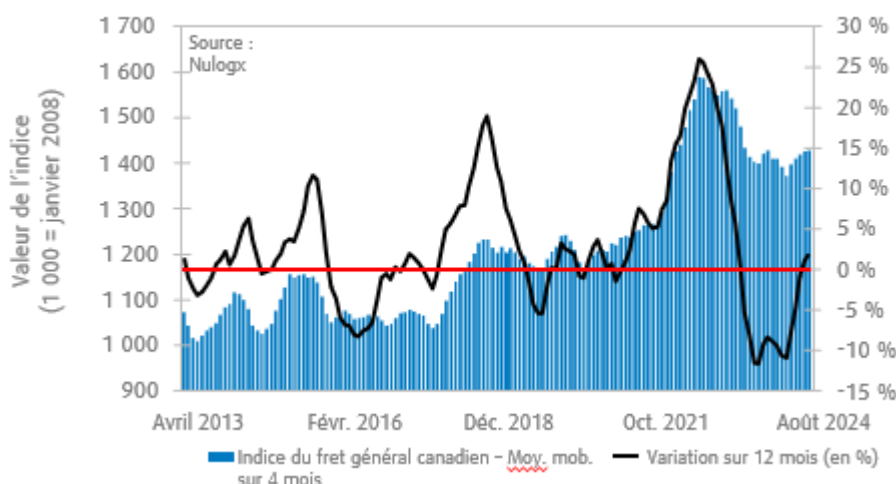
De plus, le volume de fret au comptant disponible a dépassé la capacité disponible (camions sur la route) – le ratio camion-chargement de 3,31 en septembre était inférieur de 24 % (resserré) à celui d'un an plus tôt.

Circulation transfrontalière des camions en Ontario



Après une croissance positive d'une année à l'autre d'avril 2023 à mai 2024, la moyenne mobile sur quatre mois des **passages de camions à la frontière de l'Ontario** est devenue de plus en plus négative jusqu'en août (-4,3 % sur 12 mois). Néanmoins, le nombre total de passages de camions au cours des 12 derniers mois est demeuré légèrement positif (+0,6 %).

Indice général du prix du fret au Canada

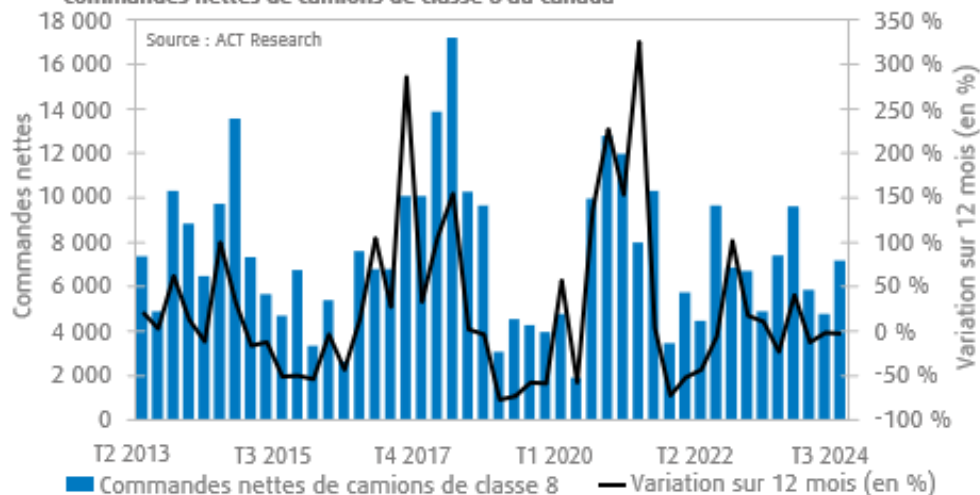


Depuis qu'il a atteint un sommet record au cours de l'été 2022, l'indice représentant le **coût total** (suppléments de carburant additionnés aux tarifs de base) du transport routier de marchandises pour les expéditeurs canadiens a reculé plus tôt cette année à son plus bas niveau depuis plusieurs années, mais est demeuré bien au-dessus des niveaux d'avant la pandémie de COVID-19. Cela dit, les taux de base ont atteint un creux en mars et ont depuis augmenté chaque mois jusqu'en août, tandis que la variation d'une année à l'autre est devenue positive en juillet pour la première fois depuis mai 2023.

Sous la surface, les taux de chargement partiel et complet au Canada ont augmenté en août par rapport à juillet, tandis que les taux de chargement partiel et complet transfrontaliers ont diminué. Sur 12 mois, le total des chargements partiels au Canada, le total des chargements partiels transfrontaliers et le total des chargements complets transfrontaliers sont supérieurs à ceux de l'an dernier, tandis que le total des chargements complets au Canada demeure inférieur à celui de l'an dernier.

Commandes de camions

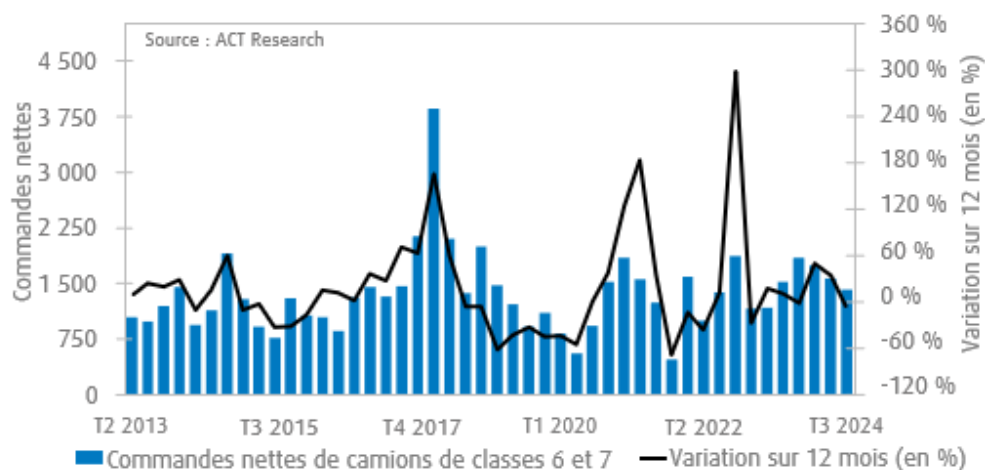
Commandes nettes de camions de classe 8 au Canada



Les comparaisons d'un trimestre à l'autre sont devenues positives au troisième trimestre de l'année, alors que les **commandes nettes de camions de classe 8** se sont réveillées d'un sommeil estival et que les créneaux de construction ont été ouverts pour les livraisons de 2025.

Principalement en raison de l'augmentation du nombre de camions porteurs avec cabine de jour, les commandes nettes mensuelles de camions ont fortement rebondi après avoir atteint en juillet leur plus bas niveau en deux ans et ont atteint leur plus haut niveau en trois ans en septembre. Au total, les commandes du troisième trimestre ont augmenté de 51 % par rapport aux résultats plus faibles du deuxième trimestre, mais ont tout de même diminué de 3 % par rapport à la même période l'année précédente. Les commandes depuis le début de l'année ont baissé de 7 %.

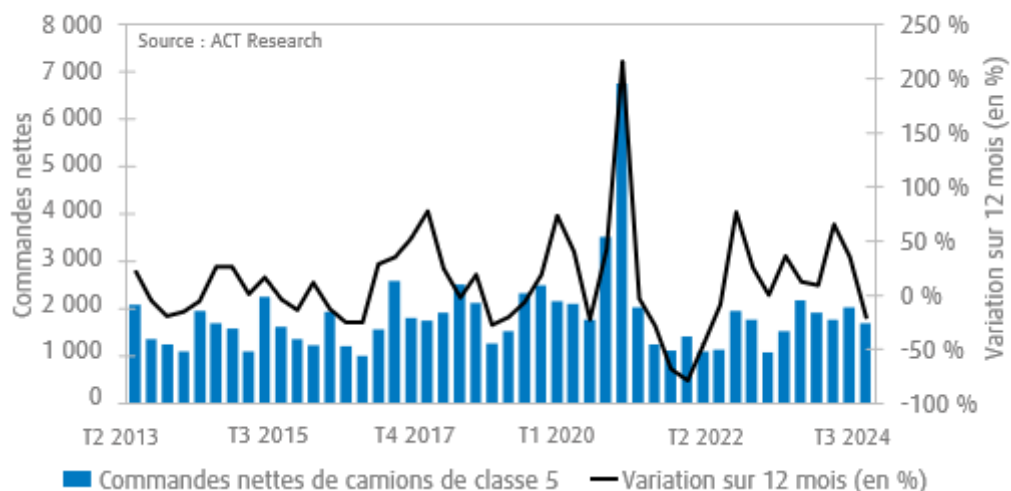
Commandes nettes de camions de classes 6 et 7 au Canada



Les **commandes nettes de camions de classes 6 et 7** continuent de diminuer par rapport aux excellents résultats obtenus à la fin de l'année dernière. Les commandes nettes au troisième trimestre ont diminué de 10 % par rapport au deuxième trimestre et de 8 % par rapport à la même période de l'année précédente. Néanmoins, en raison des comparaisons faciles avec le premier semestre faible de l'an dernier, les commandes depuis le début de l'année ont augmenté de 22 %.

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

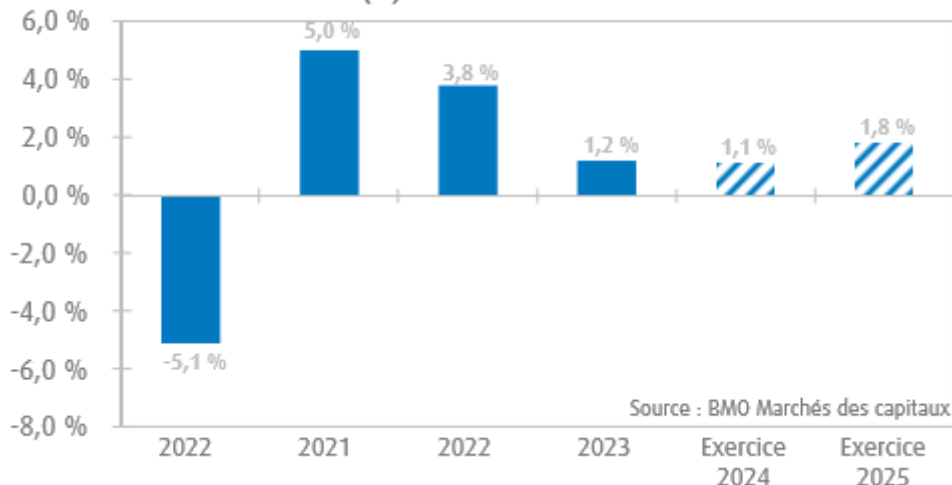


Les commandes de camions de poids moyen ont légèrement diminué depuis le milieu de l'année dernière, les commandes nettes au troisième trimestre ayant diminué de 17 % par rapport aux excellents résultats du deuxième trimestre et de 22 % par rapport à l'année précédente. Néanmoins, en raison des comparaisons faciles avec les résultats obtenus plus tôt cette année, les commandes depuis le début de l'année ont augmenté de 15 %.

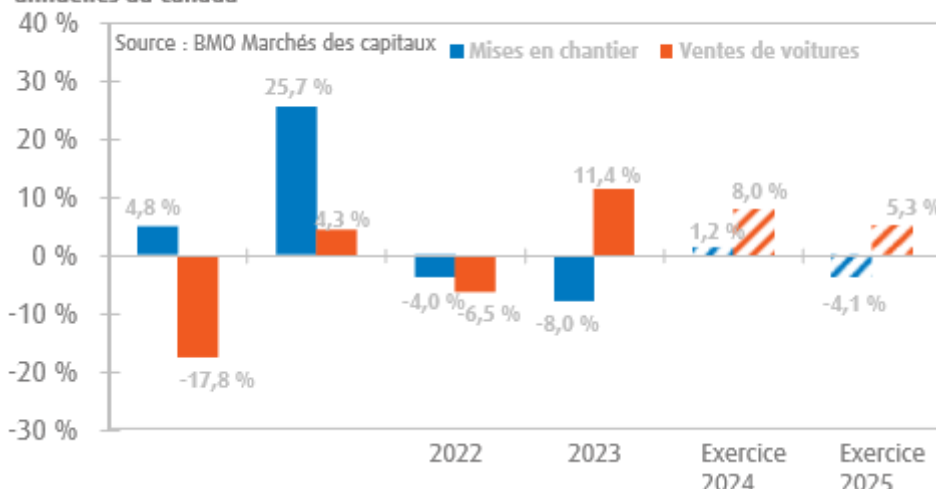
En dépit des perspectives macroéconomiques modestes en matière de croissance à court terme, les perspectives de la demande à long terme pour les camions de poids moyen demeurent positives grâce au soutien des marchés finaux diversifiés, à la constance des secteurs spécialisés et aux facteurs favorables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

Indicateurs macroéconomiques

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



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



Dollar américain pour un dollar canadien



La plus grande préoccupation économique du Canada est soudainement passée des taux d'intérêt élevés et de l'inflation à l'**incertitude entourant ses relations commerciales avec les États-Unis**. La dépendance du pays se reflète dans les exportations de marchandises vers les États-Unis, qui représentaient 76,2 % du total au cours du dernier mois, ce qui correspond précisément à la moyenne sur 30 ans.

En ce qui concerne les tarifs, contrairement au Mexique, le Canada est principalement resté sous le radar pendant la campagne électorale aux États-Unis. Malgré tout, rien ne garantit que le Canada sera épargné si des droits de douane universels ou ciblés sont adoptés. Cela dit, même si de nouveaux droits de douane représenteraient un obstacle, le plus grand moteur des exportations canadiennes demeure la santé sous-jacente de l'économie américaine.

Les activités de **construction résidentielle** demeurent stables. Au début du mois de novembre, les économistes de BMO prévoyaient que les mises en chantier s'élèveraient à 245 000 unités résidentielles (+1,2 % sur 12 mois) pour l'ensemble de l'année. Toutefois, les mises en chantier en 2025 devraient diminuer légèrement (-4,1 % sur 12 mois), car les stocks invendus et la croissance plus lente de la population l'emportent sur la baisse des taux d'intérêt.

Contrairement aux mises en chantier, l'assouplissement de la politique monétaire et la demande comprimée devraient soutenir une croissance vigoureuse des unités de vente d'automobile cette année et l'an prochain.

À environ 72 cents américains, le **dollar canadien** flirte avec ses niveaux les plus bas depuis deux décennies. Son défi le plus grand est l'écart important entre les taux d'intérêt des deux pays, qui reflète la différence considérable des performances économiques, les États-Unis ayant connu une croissance plus de deux fois plus rapide que celle du Canada au cours de la dernière année. La devise a également été freinée par des problèmes de compétitivité de longue date, comme la baisse de la productivité et la hausse des coûts unitaires de la main-d'œuvre. Face à l'incertitude en vue de la réévaluation de l'ACEUM en 2026 et à la possibilité de droits de douane sur les exportations vers les États-Unis, les économistes de BMO s'attendent à ce que la monnaie demeure faible pendant un certain temps avant de s'apprécier vers 74 cents US d'ici la fin de 2025, alors que le dollar américain succombera aux mesures d'assouplissement de la Réserve fédérale tout au long de la prochaine année.

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

Les élections de 2024 aux États-Unis : La vague rouge

Douglas Porter, CFA; Michael Gregory, CFA; Scott Anderson, docteur en économie; Sal Guatieri – 8 novembre 2024

Répercussions pour le Canada

Dans l'éventualité d'une vague républicaine, **l'économie canadienne pourrait initialement tirer parti** d'une croissance plus forte aux États-Unis, car son plus important partenaire commercial achète les trois quarts de ses exportations de marchandises. Les producteurs d'énergie se réjouiraient également si le projet d'oléoduc Keystone XL était ressuscité (il est vrai que les chances sont minces). Toutefois, le pays **pourrait être l'un des plus durement touchés** (avec la Chine et le Mexique) par une possible querelle commerciale. L'incertitude accrue à l'égard des droits de douane et du sort de l'ACEUM avant la réévaluation de 2026 pourrait faire baisser les flux de capitaux au Canada et affaiblir les investissements intérieurs, ce qui prolongerait probablement la baisse de la productivité du pays. Il va sans dire que **cela ne présage rien de bon pour le dollar canadien**, qui est déjà confronté à une hausse plus rapide des coûts unitaires de main-d'œuvre par rapport aux États-Unis.

Bien que les droits de douane et la faiblesse de la devise puissent exercer une certaine pression à la hausse sur les prix, une faiblesse économique potentielle pourrait maintenir l'inflation sous la cible de 2 %, **maintenant la Banque du Canada en mode assouplissement**. La Banque s'attend à ce que l'économie se renforce grâce à d'autres réductions de taux prévues, et toute menace à ses perspectives pourrait déclencher une réaction plus dynamique. Cela explique la performance supérieure relative initiale du marché obligataire canadien en réaction aux résultats des élections, les taux de rendement ayant moins augmenté que chez nos voisins du Sud, et les écarts entre nos deux pays ayant atteint des extrêmes. La Banque du Canada a réduit ses taux directeurs de 50 pdb en octobre, mais une trajectoire plus prudente avec des fluctuations de 25 pdb au cours des prochains mois est plus judicieuse compte tenu de l'incertitude après les élections et du risque accru pour le dollar canadien.

Le **gouvernement fédéral pourrait devoir réduire l'impôt des sociétés** pour éviter une autre perte de compétitivité pour les entreprises et une fuite des investissements canadiens vers les États-Unis. Le Canada sera également poussé à augmenter sa contribution à l'OTAN beaucoup plus rapidement que prévu, ce qui pourrait entraîner un déficit budgétaire plus élevé. De plus, la promesse de Donald Trump d'expulser des millions de migrants sans papiers pourrait nuire à l'objectif du gouvernement canadien de ralentir la croissance démographique si bon nombre d'entre eux décident de traverser la frontière entre les États-Unis et le Canada. Ces questions joueront un rôle important lors des prochaines élections canadiennes.

Trump : La suite

Sal Guatieri, économiste principal et directeur général – 7 novembre 2024

Les résultats des élections américaines sont à la fois une bonne et une mauvaise nouvelle pour l'économie canadienne. Une croissance plus forte pour le plus grand acheteur étranger de vos produits est toujours une bonne chose, mais des droits de douane potentiels pourraient limiter ces exportations. De plus, l'incertitude entourant l'examen de l'ACEUM pourrait nuire aux investissements des entreprises. Pour le moment, **nous n'avons apporté aucun changement aux perspectives de croissance ou de taux d'intérêt au Canada.**

En l'absence d'un élan, l'économie pourrait tirer parti d'une hausse de la demande américaine. Les données mensuelles récentes sur le PIB indiquent un ralentissement de la croissance à 1,3 % (chiffre annualisé) au troisième trimestre, contre 2 % au premier semestre. La croissance devrait s'établir à 1,1 % pour l'ensemble de 2024, ce qui représente une légère baisse par rapport aux performances mitigées de l'an dernier. L'incidence des hausses de taux passées, notamment au moyen de réinitialisations de prêts hypothécaires, continue de freiner la consommation des ménages. Bien que les ventes d'automobiles demeurent saines (elles se sont même accélérées cette année), les ménages ont réduit leurs achats discrétionnaires. Comme les acheteurs ont un budget plus serré, les dépenses des entreprises se sont contractées au cours de la dernière année. Malgré la baisse des taux hypothécaires, le marché de l'habitation demeure entravé par les prix élevés dans certaines régions et par un marché de l'emploi plus faible.

L'emploi a ralenti pour atteindre un taux de croissance encore décent de 1,5 % sur 12 mois en septembre. Malgré des mises à pied limitées, les conditions du marché se sont considérablement affaiblies, les offres d'emploi étant revenues au niveau d'avant la pandémie et le taux de chômage ayant augmenté d'environ un point de pourcentage au cours de la dernière année pour s'établir à 6,5 %. Nous estimons que plus de la moitié de l'augmentation du taux de chômage depuis la fin de 2022 est attribuable à une croissance démographique effrénée. Une autre hausse d'environ 7 % est probable d'ici le début de l'année prochaine, avant que l'économie ne reprenne de la vigueur et que les restrictions à l'immigration n'entrent en vigueur.

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

Trump : La suite (suite)

À mesure que les taux d'intérêt baisseront et que la demande mondiale se raffermira, la **croissance du PIB devrait se renforcer modérément pour s'établir à 1,8 % en 2025**, ce qui se rapproche de la norme de la dernière décennie. La reprise devrait être dirigée par les consommateurs, compte tenu de leur sensibilité accrue aux changements de taux d'intérêt. Toutefois, le plan du gouvernement fédéral visant à réduire les cibles d'immigration (pour les résidents temporaires et permanents) pourrait entraîner une **stagnation ou même une contraction légère de la population pendant deux ans**, ce qui implique un certain risque de baisse de la croissance. (Il convient de noter que la promesse de Donald Trump d'expulser des millions de migrants sans papiers pourrait faire en sorte qu'il soit plus difficile pour le gouvernement canadien d'atteindre sa cible si beaucoup de migrants décident de traverser la frontière canado-américaine.) Le virage à 180 degrés de la politique d'immigration vise à corriger les flux insoutenables des deux dernières années, qui ont fait passer la croissance démographique à un sommet jamais vu en soixante ans. Malgré tout, compte tenu de la corrélation historiquement faible entre les variations annuelles de la population et du PIB réel, nous hésitons à inscrire nos perspectives économiques dans une optique de réduction. La baisse des taux d'intérêt devrait soutenir une reprise de la croissance de la consommation des ménages par habitant, ce qui augmentera également les dépenses des entreprises.

Quelques secteurs, comme le logement, feront les frais des restrictions en matière d'immigration. Les ventes de maisons existantes se sont stabilisées, mais demeurent faibles, les acheteurs attendant un nouvel allègement des taux d'intérêt. Les reventes ont augmenté de près de 7 % sur 12 mois en septembre, mais sont toujours inférieures à la normale. Les données préliminaires de plusieurs grandes villes laissent entrevoir une augmentation encore plus importante en octobre, sans doute stimulée par la réduction des taux d'intérêt renforcée de la Banque du Canada. La plupart des marchés demeurent équilibrés, mais les vendeurs sont encore aux commandes dans la plupart des provinces des Prairies et du Canada atlantique, dans un contexte d'abordabilité décente et d'afflux de migrants. En revanche, les acheteurs de Toronto et de Vancouver ont plus de poids en raison de l'abordabilité limitée et d'une surabondance de copropriétés invendues dans la capitale de l'Ontario. À l'échelle nationale, les prix de référence des maisons ont atteint un creux après avoir chuté de 14 % par rapport à leur sommet. Toutefois, quelques villes abordables, dont Montréal, Calgary et Moncton, cherchent toujours à atteindre de nouveaux sommets. On s'**attend à ce que le marché de l'habitation ne se redresse que légèrement au cours de l'année à venir**, en réaction à la baisse des taux hypothécaires et aux nouvelles règles relatives aux prêts hypothécaires assurés, qui favoriseront une baisse des versements mensuels et des mises de fonds, en particulier pour de nombreux acheteurs d'une première maison. Mais la reprise sera freinée par une immigration plus faible et une abordabilité toujours difficile en Colombie-Britannique et en Ontario. Les prix devraient augmenter légèrement, ce qui permettra aux revenus de rattraper lentement les valorisations élevées dans certaines régions. Les mises en chantier devraient diminuer par rapport aux niveaux élevés précédents, en raison de la croissance démographique plus faible et des stocks élevés de copropriétés, en particulier à Toronto. La croissance des loyers continuera de ralentir à mesure que les taux d'inoccupation augmenteront, ce qui maintiendra l'inflation à un niveau peu élevé.

Grâce à la baisse des prix des carburants, **l'inflation des prix à la consommation a chuté pour s'établir à 1,6 % en septembre**, bien que les principales mesures de base restent légèrement au-dessus de 2 %. Par conséquent, la **Banque du Canada est maintenant déterminée à promouvoir une croissance plus forte** afin d'empêcher la hausse du taux de chômage et de maintenir l'inflation sous la cible établie. Après une baisse de 125 pbb du taux directeur depuis juin (la mesure la plus dynamique parmi les grandes banques centrales au cours de cette période), un assouplissement supplémentaire de 125 pbb des taux est prévu d'ici juin 2025. Cela ramènerait le taux directeur à des niveaux plus stimulants de 2,5 %. Nous nous attendons à ce que tous les mouvements soient de l'ordre d'un quart de point, mais une autre variation de 50 pbb en décembre ne peut pas être exclue. Jusqu'à ce que l'économie montre des signes de maintien d'un élan plus rapide, le risque demeurera orienté vers des réductions de taux encore plus importantes, bien que la Banque puisse devoir faire preuve de prudence si la monnaie demeure sous pression.

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.