

Le point sur le secteur Le transport par camion au Canada



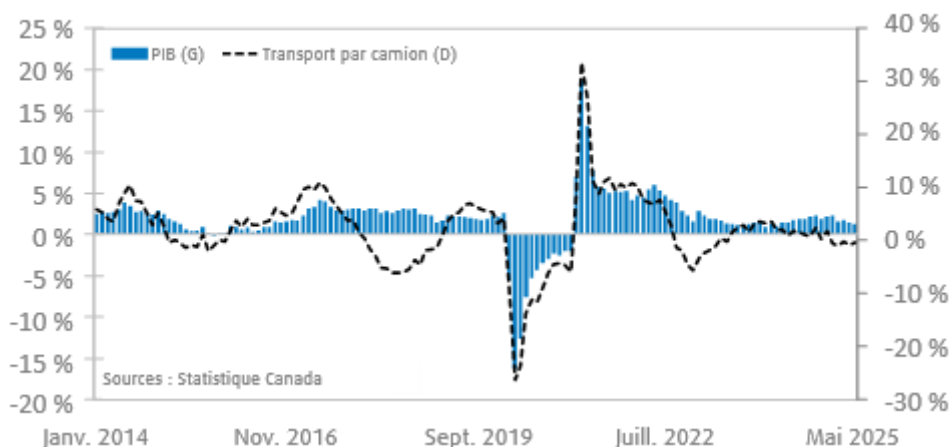
Faits saillants

- Reconnaissant les préoccupations des États-Unis à l'égard des drogues illégales et de la traite des personnes transfrontalières, l'**Alliance canadienne du camionnage (ACC)** presse le gouvernement fédéral et toutes les provinces qui ont des postes frontaliers avec États-Unis d'augmenter considérablement les dépenses liées aux inspections et à l'application de la loi dans le secteur des camions.
- L'Ontario a lancé un **programme pilote de 10 ans pour mettre à l'essai des camions autonomes**. Dans le cadre d'un volet du programme, un conducteur est assis au volant et prêt à prendre le contrôle du camion si nécessaire. Dans le volet sans conducteur, aucun conducteur n'est présent au volant. À la place, un assistant, situé soit à l'intérieur du véhicule, soit à un autre endroit en Ontario, doit être prêt à prendre le contrôle du véhicule.
- Selon un récent sondage mené auprès d'environ 100 assureurs canadiens, un répondant sur cinq a indiqué que certains de ses conducteurs pourraient avoir de la difficulté à se conformer aux **exigences en matière de maîtrise de la langue anglaise** aux États-Unis.
- Selon CargoNet, les **incidents de vol de marchandises** aux États-Unis et au Canada ont augmenté de 13 % sur 12 mois au deuxième trimestre de 2025, les groupes du crime organisé ciblant de plus en plus les produits de grande valeur, comme le cuivre.
- Assurez-vous de lire les plus récentes opinions des économistes de BMO au sujet des conséquences des récentes turbulences tarifaires sur la conjoncture macroéconomique au Canada (page 6).

Données fondamentales du secteur

Bien qu'il pourrait s'écouler plusieurs trimestres, voire plusieurs années, avant que les avantages permanents et ponctuels se concrétisent, le bon côté de la guerre commerciale est que les gouvernements fédéral et provinciaux sont motivés à amorcer des examens longtemps attendus des facteurs qui freinent la hausse de la productivité et d'une croissance macroéconomique plus durable. Toute combinaison de l'expansion des liens commerciaux avec le Mexique / l'Asie / l'Union européenne, du soutien budgétaire pour les industries ciblées par les tarifs douaniers, de la baisse des taux d'intérêt et des impôts, de l'augmentation des dépenses fédérales en infrastructures, en logement et dans l'armée, de l'assouplissement de la réglementation et de la réduction de la bureaucratie; du développement accéléré des ressources naturelles et de l'assouplissement des obstacles au commerce entre les provinces constitue un contexte économique sain à long terme. À court terme, toutefois, le secteur canadien du camionnage demeurera fragile, les tarifs douaniers et l'incertitude générale prolongeant la faiblesse des volumes et des tarifs de fret nationaux et transfrontaliers, ce qui maintiendra les données fondamentales des flottes sous pression.

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



L'économie a traversé une incertitude commerciale maximale avec moins de dommages que prévu au départ. Le **produit intérieur brut (PIB) réel** a chuté de 0,1 % en mai, ce qui correspond à la tendance d'avril, tandis que les résultats préliminaires de juin indiquent un retour modeste (estimation provisoire de +0,1 %). Dans l'ensemble, on estime que l'économie n'a pratiquement pas connu de croissance au deuxième trimestre. Cela dit, les conditions demeurent généralement faibles dans l'ensemble, renforcées par la baisse constante du taux de postes vacants.

Après une croissance positive peu inspirante, mais généralement constante au cours des 18 derniers mois, l'activité dans le secteur du camionnage a rapidement ralenti, la croissance d'une année à l'autre devenant systématiquement négative tout au long du premier semestre.

Facteurs influant sur l'industrie du camionnage

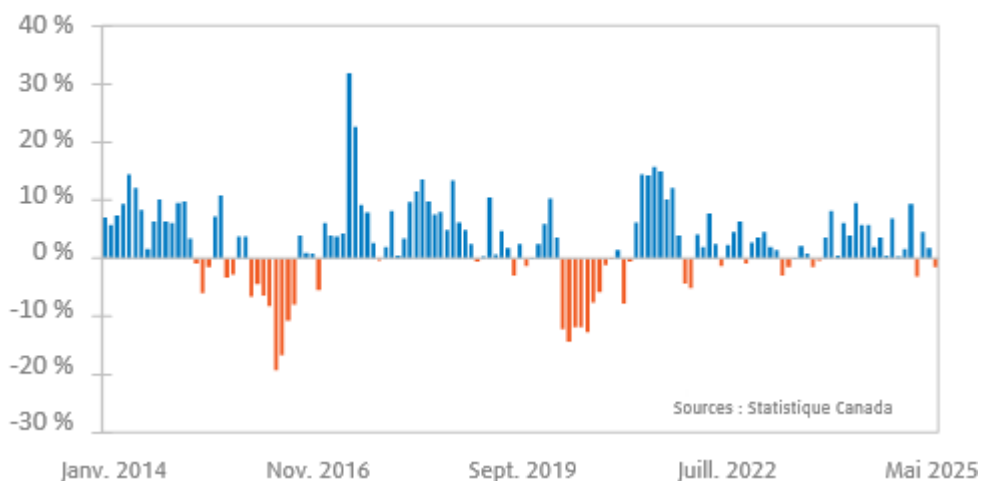
Prix de détail hebdomadaire du diesel au Canada (cents/litre)



Après avoir rebondi depuis son plus bas niveau en près de quatre ans atteint à la mi-juin, le **prix moyen du diesel à l'échelle nationale**, qui s'élevait à 1,55 \$/litre au début d'août, était toujours en baisse de 8 % depuis le début de l'année et de 7 % par rapport à l'année précédente.

Compte tenu de la production nord-américaine record de pétrole brut, de la menace à la croissance macroéconomique découlant des tarifs douaniers et de la levée des quotas de production de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole Plus (OPEP+), les prix du pétrole brut ont connu une évolution volatile, mais globalement à la baisse depuis la mi-janvier. Cela dit, les perspectives actuelles de BMO pour le WTI donnent à penser que les prix du pétrole continueront d'avoir une tendance à la baisse jusqu'au début de l'année prochaine et qu'ils augmenteront graduellement jusqu'à la fin de l'année prochaine, avec une moyenne de 67 \$ et de 65 \$ le baril en 2025 et 2026, respectivement.

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 début de 2021 et jusqu'à cette année, la **production de pétrole brut** a été irrégulière, bien qu'elle ait affiché un taux de croissance annuel positif d'une année à l'autre la plupart du temps. Ainsi, la production totale au cours des 12 derniers mois jusqu'en mai a augmenté de 2,6 %, soit le deuxième taux le plus élevé sur une période de 12 mois.

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

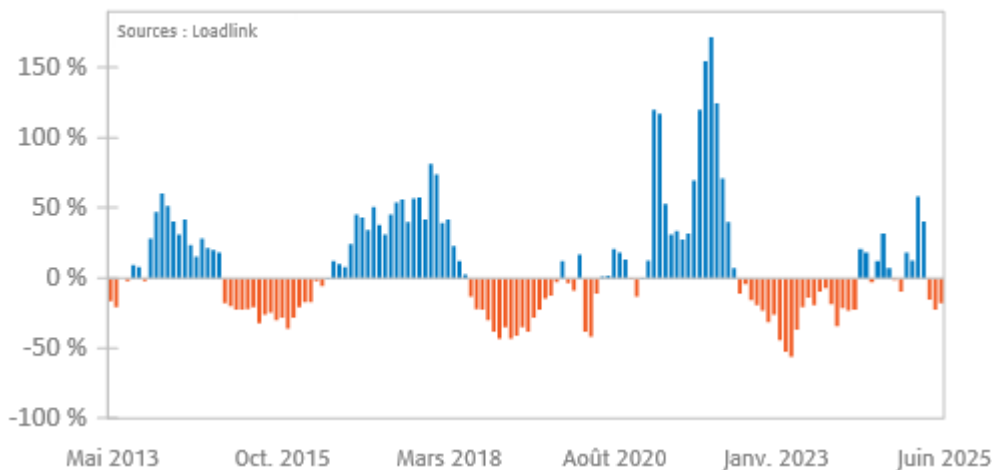


Les **swaps de taux d'intérêt** sont des instruments dérivés que les institutions financières utilisent couramment pour atténuer le risque de taux d'intérêt de leur portefeuille de prêts. La tarification des swaps de taux d'intérêt (taux de swap) reflète les anticipations du marché quant aux orientations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

Les taux ont suivi une trajectoire descendante marquée depuis la fin de 2023, principalement en réponse aux baisses importantes de taux de la Banque du Canada. Compte tenu des nouveaux tarifs douaniers des États-Unis et des répercussions économiques probables qui en résulteront, la tendance des taux pour le reste de l'année 2025 demeure à la baisse. Sachant que l'incidence des tarifs douaniers n'en est encore qu'à ses débuts et que beaucoup de choses peuvent encore se produire, les économistes de BMO prévoient de nouvelles réductions des taux de 75 points de base (pdb) avant que ceux-ci n'atteignent leur niveau le plus bas au premier trimestre de l'année prochaine.

Indicateurs relatifs au fret

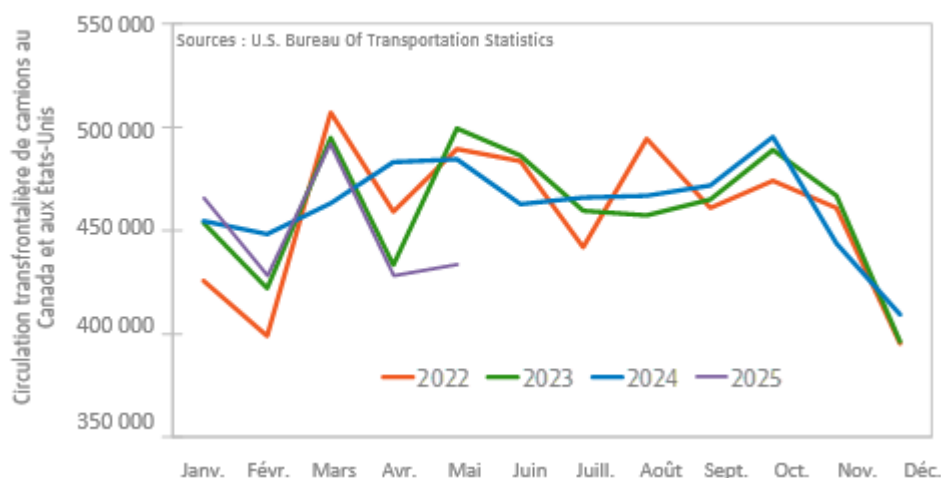
Variation sur un an (%) de l'indice du volume de fret en chargement complet du marché au comptant au Canada



À la suite d'un pic avant la mise en œuvre des tarifs douaniers plus tôt cette année, les **offres de chargements complets par camion** ont diminué de façon prévisible au cours des derniers mois jusqu'en juin. Toutefois, l'augmentation de 4 % d'un mois à l'autre des chargements sortants du Canada vers les États-Unis s'est démarquée comme un élément positif surprenant dans un marché autrement faible. À l'inverse, les chargements entrants au Canada en provenance des États-Unis en juin ont diminué de 25 % d'un mois à l'autre et de 27 % d'une année à l'autre. De plus, le fret au Canada a diminué de 10 % d'un mois à l'autre, bien que la baisse d'une année à l'autre ait été plus modeste, à 6 %.

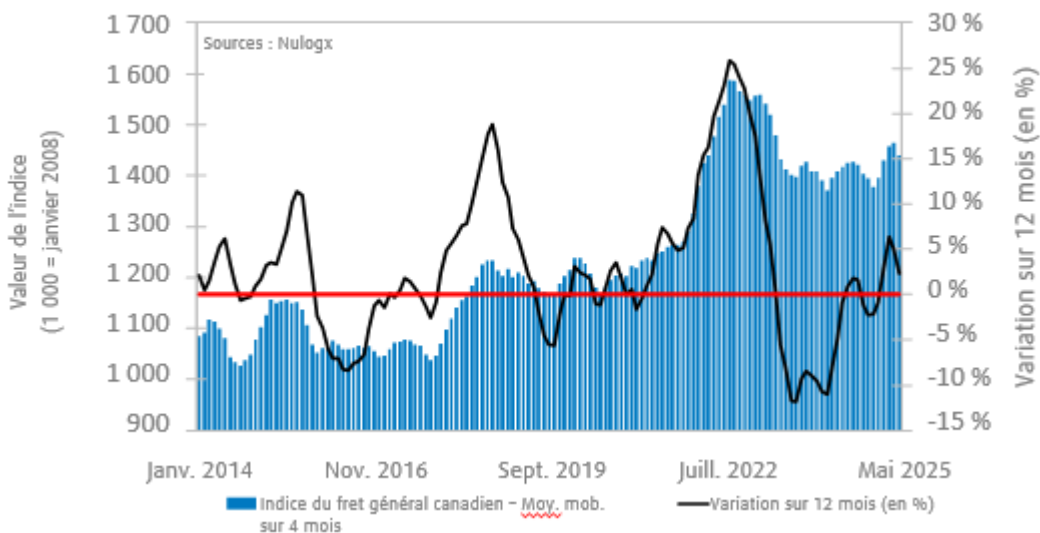
La baisse récente du volume de fret en chargement complet a dépassé la diminution de la capacité disponible (camions sur la route), ce qui a fait passer le ratio camion-chargement de 2,7 en mai à 3,3 en juin, mais est demeuré stable d'une année à l'autre.

Circulation transfrontalière des camions en Ontario



À la suite d'une année 2024 positive et moins volatile que d'habitude, la **circulation des camions à la frontière** du Canada vers les États-Unis au cours des cinq premiers mois de cette année a connu d'importantes fluctuations prévisibles avant et après la mise en œuvre des tarifs douaniers. La hausse de près de 15 % d'un mois à l'autre et de 6,2 % d'une année à l'autre en mars, due à l'augmentation des tarifs douaniers, a été suivie d'une baisse séquentielle tout aussi marquée en avril. Bien que le mois de mai ait connu une légère hausse (+1,3 % d'un mois à l'autre), le nombre de passages a tout de même été inférieur de 10,5 % à celui de l'année dernière. Bien que le nombre absolu de passages ne devrait pas se détériorer davantage, des baisses de 5 à 15 % d'une année à l'autre devraient se maintenir jusqu'à ce que la situation tarifaire passe un anniversaire ou soit résolue favorablement.

Indice général du prix du fret au Canada

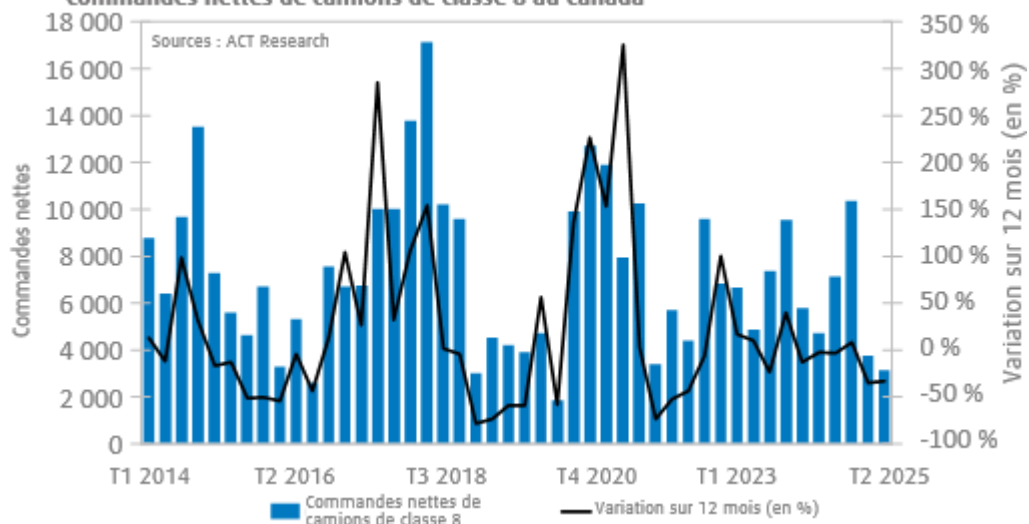


L'indice représentant le **coût total** (suppléments de carburant + tarifs de base) du fret routier pour les expéditeurs canadiens avait atteint son niveau le plus bas depuis plusieurs années il y a environ un an. Après avoir atteint un autre creux en décembre dernier, les taux de base ont depuis été généralement à la hausse jusqu'à une légère baisse en mai, tandis que la variation d'une année à l'autre de l'indice global a été positive pendant quatre mois consécutifs jusqu'en mai.

Sous la surface, le chargement complet au Canada a augmenté en mai par rapport à avril, tandis que tous les autres segments ont diminué. Sur 12 mois, les coûts liés au total des chargements partiels au Canada, au total des chargements complets au Canada et au total des chargements complets transfrontaliers demeurent supérieurs aux coûts de la même période l'an dernier, tandis que les coûts des chargements partiels transfrontaliers demeurent inférieurs aux coûts de l'an dernier.

Commandes de camions

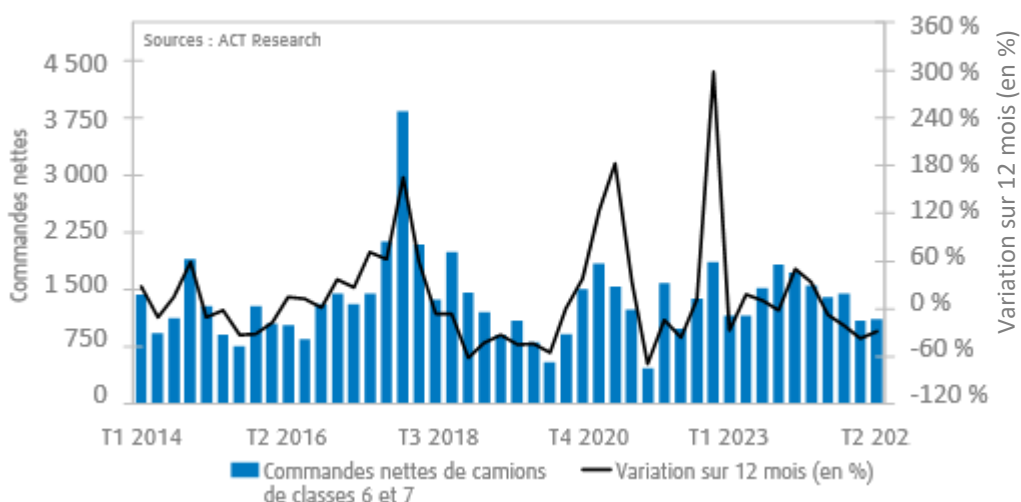
Commandes nettes de camions de classe 8 au Canada



Après deux trimestres vigoureux au deuxième semestre de l'an dernier, la saisonnalité et les préoccupations au sujet des tarifs douaniers ont fait baisser considérablement les commandes nettes de camions de classe 8 au premier semestre. Les commandes au cours du deuxième trimestre ont été les plus faibles depuis le deuxième trimestre de 2020 et les plus faibles jamais enregistrées au cours d'un deuxième trimestre non influencé par la pandémie. Compte tenu des préoccupations continues au sujet de l'incidence négative de la guerre commerciale sur le fret transfrontalier et national, la pression continue sur les commandes sera probablement le scénario de référence pour au moins quelques trimestres de plus.

Dans l'ensemble, les commandes au deuxième trimestre ont diminué de 16 % par rapport au premier trimestre et de 34 % par rapport à la même période de l'année précédente. De plus, le trimestre s'est terminé sur une baisse progressive, avec les commandes en juin (environ 700 au total) étant les plus faibles depuis novembre 2021.

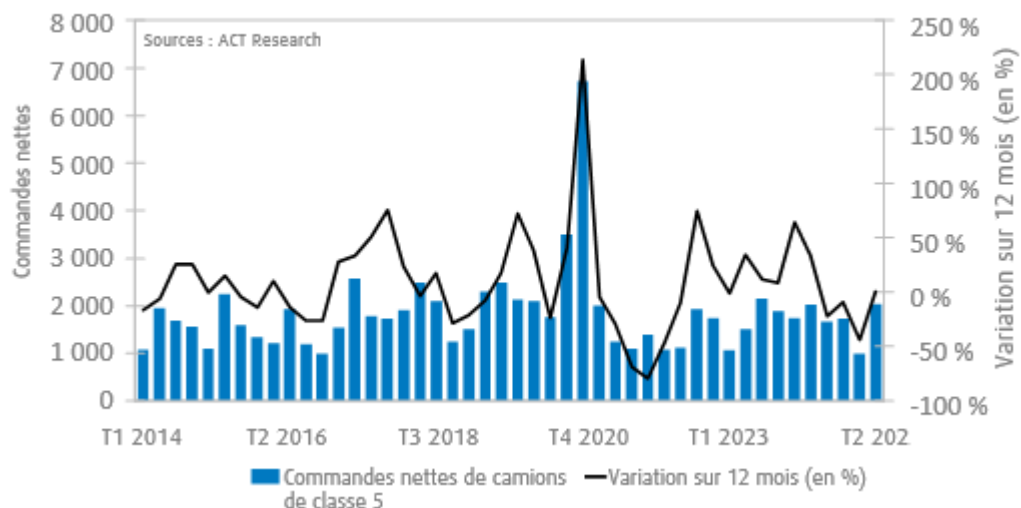
Commandes nettes de camions de classes 6 et 7 au Canada



Comme sur le marché des camions lourds, les **commandes nettes de camions de classes 6 et 7** connaissent une période de faible demande, bien qu'à un degré moindre. Les commandes nettes au deuxième trimestre ont augmenté de 3 % par rapport au premier trimestre, mais ont diminué de 28 % par rapport au même trimestre de l'année précédente.

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, des infrastructures et de la construction, qui sont tous des priorités élevées du nouveau plan du gouvernement visant à revitaliser la croissance.

Commandes nettes de camions de classe 5 au Canada

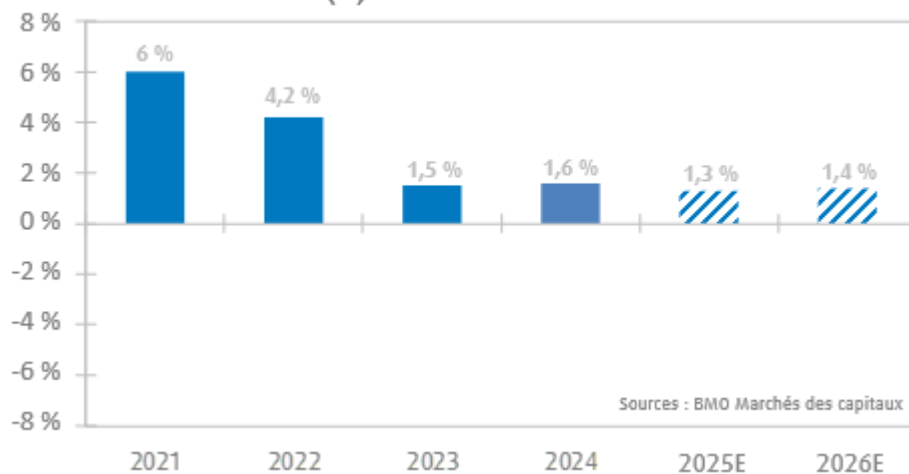


Contrairement aux autres catégories, le segment des commandes de camion de poids moyen a fait preuve d'une résilience surprenante au deuxième trimestre. Les commandes nettes au deuxième trimestre ont plus que doublé par rapport aux piètres résultats du premier trimestre et ont été essentiellement stables (+1 %) par rapport à l'année précédente. Dans l'ensemble, les commandes du deuxième trimestre ont été les plus élevées depuis le troisième trimestre de 2023 et les premières à avoir connu une croissance d'une année à l'autre depuis le deuxième trimestre de l'an dernier.

Malgré les inquiétudes au sujet de la croissance macroéconomique 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.

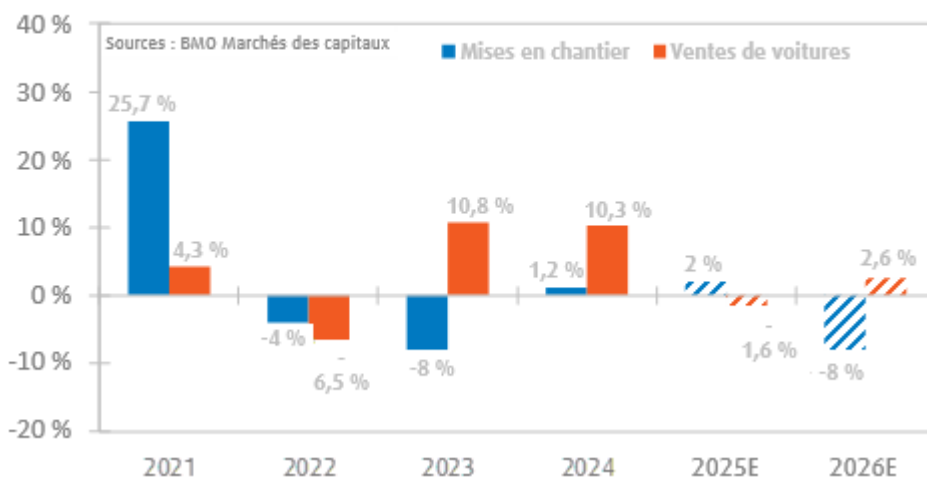
Indicateurs macroéconomiques

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



L'économie devrait se renforcer en 2026 grâce à une baisse des taux d'intérêt, à une augmentation des dépenses fédérales dans les infrastructures, le logement et l'armée, ainsi qu'à un soutien financier aux secteurs touchés par les tarifs douaniers. Les initiatives visant à accélérer les projets énergétiques et miniers et à éliminer les obstacles au commerce provincial offriront un soutien supplémentaire, tout comme une réduction de l'impôt sur le revenu des particuliers. Dans l'ensemble, les économistes de BMO prévoient que le PIB réel augmentera de 1,3 % en 2025 et de 1,4 % en 2026, ce qui est légèrement inférieur au potentiel et au taux de l'an dernier.

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

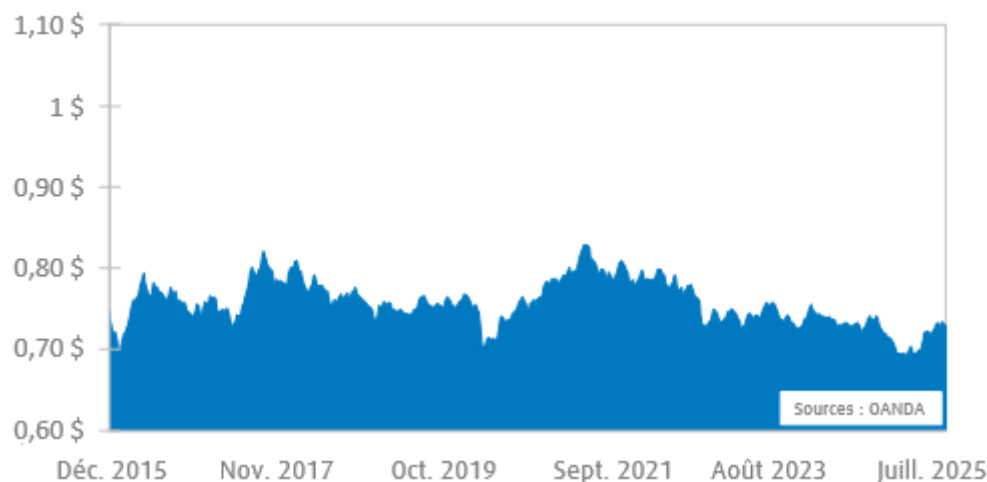


Bien qu'une légère amélioration du contexte macroéconomique soit prévue en 2026, les mises en chantier devraient être à la traîne, car les promoteurs demeurent prudents et les conditions de financement demeurent tendues.

La construction d'immeubles à logements multiples demeurera élevée par rapport aux normes historiques, mais des variations régionales demeureront. La construction demeurera généralement forte dans la région Atlantique canadienne, dans les Prairies et au Québec. En revanche, les mises en chantier diminueront fortement en Ontario et en Colombie-Britannique, où les prix élevés des logements, la hausse des coûts de construction et la faible confiance des investisseurs pèsent fortement sur les nouvelles constructions, en particulier les copropriétés.

Contrairement à la construction résidentielle, les ventes d'automobiles devraient diminuer cette année, mais s'améliorer l'an prochain, car la hausse des prix et la faiblesse de la confiance des consommateurs l'emportent sur la baisse des taux d'intérêt à court terme.

Dollar américain pour un dollar canadien



Récemment, le **dollar canadien** a été principalement stimulé par la dépréciation du dollar américain. Cette hausse a été refroidie par la fin de l'assouplissement plus énergique de la part de la Banque du Canada par rapport à celui de la Fed et par la persistance des inquiétudes accrues entourant l'exposition de l'économie canadienne à la politique commerciale américaine. Cependant, une fois que les réductions de taux (cumulativement parlant) de la Fed dépasseront celles de la Banque du Canada, le dollar canadien devrait reprendre de la valeur. Cette tendance est également soutenue par des effets généralisés des tarifs douaniers américains sur l'économie moins graves que redoutés et des perspectives de croissance qui s'améliorent grâce à une politique budgétaire expansionniste. Ainsi, les économistes de BMO prévoient que le dollar canadien devrait s'établir en moyenne à 1,350 \$ CA (0,741 \$ US) d'ici décembre, puis s'apprécier de nouveau pour atteindre 1,333 \$ CA (0,752 \$ US) d'ici la fin de l'année prochaine.

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

La guerre commerciale et les dommages causés

Sal Guatieri, économiste principal et directeur général, Études économiques – 8 août 2025

La fin de la guerre commerciale en vue?

Six partenaires commerciaux, dont les plus importants, soit l'Union européenne, le Japon, la Corée du Sud et le Royaume-Uni, ont réussi à conclure des cadres d'entente avec la Maison-Blanche avant la date limite du 1^{er} août que celle-ci s'était imposée. Mis à part les tarifs douaniers de 10 % imposés au Royaume-Uni, les autres régions ont été touchées par des taux tarifaires allant de 15 % à 20 %. Ils se sont également engagés à investir directement des centaines de milliards de dollars aux États-Unis et à acheter des produits fabriqués là-bas (on ne sait pas encore comment leurs gouvernements vont contraindre les entreprises privées à respecter ces engagements). Plus de 60 autres pays ont été frappés de tarifs réciproques modifiés oscillant entre 15 % et 41 %, tandis que d'autres partenaires commerciaux (y compris ceux qui enregistrent un déficit commercial avec les États-Unis) sont soumis à un taux de base minimum de 10 %.

Bien entendu, **aucun des tarifs n'est coulé dans le béton et tous pourraient changer à tout moment**. La Cour d'appel des États-Unis pourrait par ailleurs déclarer ces tarifs douaniers illégaux, mais l'administration pourrait tenter d'obtenir une décision favorable de la Cour suprême ou d'imposer des tarifs douaniers en vertu d'un certain nombre d'autres lois sur le commerce. Surtout, les États-Unis doivent encore conclure des ententes avec trois grands partenaires commerciaux : le Canada (qui reste dans l'incertitude), le Mexique (qui s'est vu accorder une prolongation de 90 jours) et la Chine (dont l'échéance du 12 août approche). Parallèlement, la Maison-Blanche vient d'imposer des tarifs de 50 % sur certains produits de cuivre, et des enquêtes sont en cours dans huit autres secteurs, notamment le bois d'œuvre, les micropuces et les médicaments. Dans l'ensemble, nous ne sommes **probablement qu'à mi-chemin de cette bataille**, et d'autres surprises nous attendent encore. Les entreprises qui espèrent obtenir des précisions avant de s'engager à embaucher et à prendre des décisions de placement devront attendre plus longtemps.

Canada

Malgré des semaines de négociations commerciales de haut niveau, le Canada a été frappé d'un droit de douane de 35 % lié au fentanyl (en hausse par rapport à 25 %), sans aucun répit sur les tarifs douaniers sectoriels. Malgré tout, **le taux tarifaire effectif moyen sur les exportations de biens aux États-Unis a légèrement augmenté pour s'établir à environ 7 %**, car seule une petite part (probablement moins de 10 %) n'est pas conforme à l'Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM). À l'exception de l'acier et de l'aluminium (droits de douane de 50 %) et des véhicules automobiles (25 %, bien qu'ils soient environ réduits de moitié par l'exclusion du contenu américain), plus de 90 % des exportations de biens sont expédiées en franchise de droits. C'est pourquoi le Canada subit des pressions pour renégocier l'accord de libre-échange lorsque l'examen officiel aura lieu en juillet 2026, même si les discussions devraient commencer plus tôt. Si les États-Unis se retiraient de l'accord après avoir donné un préavis de six mois, l'économie canadienne pourrait connaître un ralentissement important.

Même sous un régime tarifaire gérable, **l'économie s'est probablement contractée légèrement au deuxième trimestre** en raison de la baisse des exportations d'acier, d'aluminium et d'automobiles vers les États-Unis et du report des investissements d'entreprises. Cela pourrait signifier la fin abrupte d'une expansion qui surpassait celle de la plupart des autres pays avancés, le PIB réel ayant augmenté de 2,3 % sur 12 mois au premier trimestre.

Malgré tout, **nous pensons maintenant que l'économie pourrait éviter une récession « technique »** en restant stable au troisième trimestre et en augmentant de 1,5 % (taux annualisé) au quatrième trimestre. **Les consommateurs font preuve d'une certaine résilience**, les ventes au détail anticipées ayant fortement rebondi en juin et les ventes d'automobiles ayant augmenté en juillet. Le soutien offert comprend des valeurs des fonds propres records, une croissance positive du revenu et des coûts d'emprunt moins élevés. Ce dernier facteur a fait baisser les coûts du service de la dette par rapport aux sommets records, tout en atténuant les difficultés liées aux renouvellements de prêts hypothécaires. Bien que le chômage soit en hausse, cela reflète en grande partie la croissance démographique rapide antérieure, qui a depuis ralenti. La plupart des travailleurs reçoivent toujours un chèque de paie, même si la croissance de l'emploi a ralenti pour s'établir en moyenne à 15 000 par mois cette année, soit environ la moitié du taux de l'an dernier. Un soutien supplémentaire découle du mouvement « acheter canadien » et d'une récente reprise du tourisme international dans un contexte de contrôles frontaliers plus rigoureux aux États-Unis.

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

La guerre commerciale et les dommages causés (suite)

L'économie devrait se renforcer en 2026 grâce à une baisse des taux d'intérêt, à une augmentation des dépenses fédérales dans les infrastructures, le logement et l'armée, ainsi qu'à un soutien financier aux secteurs touchés par les tarifs douaniers. Les initiatives visant à accélérer les projets énergétiques et miniers et à éliminer les obstacles au commerce provincial offriront un soutien supplémentaire, tout comme une réduction de l'impôt sur le revenu des particuliers. Dans l'ensemble, **le PIB réel devrait croître de 1,3 % en 2025 et de 1,4 % en 2026**, ce qui est légèrement inférieur au potentiel et au taux de l'an dernier. Le taux de chômage, qui est actuellement de 6,9 %, ne devrait atteindre qu'un sommet légèrement plus élevé, à 7,3 % à la fin de l'exercice, avant de tomber à 6,7 % à la fin de l'an prochain.

Malgré une croissance démographique plus lente, **les ventes de propriétés ont franchi un tournant après avoir éprouvé des difficultés pendant trois ans**. Malgré tout, les conditions du marché varient considérablement d'une région à l'autre. Les acheteurs ont le dernier mot en Ontario et en Colombie-Britannique, ce qui fait baisser les prix, tandis que les vendeurs restent aux commandes dans les Prairies, les provinces de l'Atlantique et le Québec, ce qui fait grimper les valeurs (notamment à Québec, en hausse de 16 % sur 12 mois en juin). Les ventes devraient connaître un coup de fouet modeste lorsque le gouvernement fédéral adoptera une loi visant à réduire la TPS sur les nouvelles maisons pour les acheteurs d'une première propriété.

L'inflation à la consommation demeure faible à 1,9 % sur 12 mois, en partie en raison de l'élimination de la taxe sur le carbone pour les consommateurs. Mais la banque centrale estime **que le taux sous-jacent est en hausse, autour de 2,5 %**. Malgré tout, nous nous attendons à ce que l'inflation se situe en moyenne autour de 2 % cette année et l'an prochain, car la hausse du chômage devrait contrer l'effet des mesures de rétorsion tarifaire limitées. Le ralentissement du marché du travail est évident, comme en témoigne le taux de postes vacants le plus bas en huit ans.

La persistance de l'inflation de base **rend difficile une nouvelle baisse des taux d'intérêt par la Banque du Canada**. Toutefois, nous prévoyons que la situation pourrait changer cet automne si le prochain rapport sur l'emploi et les rapports sur l'indice des prix à la consommation (IPC) sont modérés. Des réductions cumulatives de 75 pdb devraient faire baisser le taux directeur à un niveau légèrement expansionniste de 2 % d'ici mars 2026.

Si la Fed assouplit davantage sa politique monétaire que la Banque du Canada l'année prochaine, et en supposant qu'il n'y aura pas de difficultés commerciales importantes, le **dollar canadien pourrait augmenter légèrement**, passant de moins de 73 cents américains récemment à 75 cents américains d'ici la fin de 2026.

Prévisions

	2025				2026				Annuel		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	2024	2025	2026
CANADA											
PIB réel (var. en % sur 3 mois : ann.)	2,2	-1,0	0,0	1,5	1,9	1,8	1,8	2,1	1,6	1,3	1,4
Consommation des ménages	1,2	1,6	0,8	2,1	1,5	1,8	1,8	2,4	2,4	2,4	1,7
Placements pour entreprise (non résidentiels)	4,0	-3,3	-7,3	-1,6	-1,1	0,2	1,6	1,6	-2,4	-0,5	-1,4
IPC (var. en % sur 12 mois)	2,3	1,8	1,9	1,8	1,6	2,0	2,1	2,3	2,4	2,0	2,0
Taux de chômage (en %)	6,6	6,9	7,0	7,3	7,2	7,1	6,9	6,7	6,4	7,0	7,0
Mises en chantier (en milliers : ann.)	223	283	248	247	240	232	225	225	245	250	230
Solde du compte courant (en milliards de dollars : ann.)	-8,5	-73,2	-67,7	-66,4	-63,8	-60,6	-57,5	-54,3	-14,1	-54,0	-59,0
Taux d'intérêt											
	(moyenne pour le trimestre : en %)										
Taux à un jour	2,92	2,75	2,67	2,42	2,17	2,0	2,0	2,0	4,48	2,69	2,04
Bons du Trésor à 3 mois	2,85	2,63	2,65	2,35	2,10	1,95	1,95	1,95	4,37	2,60	2,0
Obligations à 10 ans	3,12	3,21	3,40	3,35	3,35	3,30	3,30	3,25	3,34	3,30	3,30
Écarts de taux d'intérêt entre le Canada et les États-Unis											
	(moyenne pour le trimestre : en pdb)										
90 jours	-149	-173	-169	-165	-167	-159	-134	-107	-53	-164	-142
10 ans	-134	-115	-86	-81	-79	-77	-75	-75	-87	-104	-77
TAUX DE CHANGE											
	(moyenne pour le trimestre)										
¢ US / CAD \$	69,7	72,3	73,2	73,9	74,2	74,5	74,7	74,9	73,0	72,3	74,6
\$ CA / \$ US	1,43	1,38	1,37	1,35	1,35	1,34	1,34	1,33	1,37	1,38	1,34
¥ / \$ US	152	144	147	144	143	142	142	141	151	147	142
\$US / Euro	1,05	1,13	1,16	1,18	1,18	1,19	1,19	1,20	1,08	1,13	1,19
\$ US / £	1,26	1,34	1,34	1,36	1,36	1,37	1,37	1,38	1,28	1,32	1,37

Les zones bloquées correspondent aux prévisions de BMO Marchés des capitaux

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

Les ménages canadiens peuvent-ils tenir le coup?

Sal Guatieri, économiste principal et directeur général, Études économiques – 8 août 2025

En supposant une certaine stabilité dans la guerre commerciale, les consommateurs canadiens sont bien placés pour défendre l'économie.

Comme la guerre commerciale aux États-Unis nuit aux exportations et réduit les investissements, et que la reprise du marché de l'habitation tarde à prendre racine, l'économie canadienne devra compter sur les gouvernements et les ménages pour combler le vide cette année. Nous savons que les gouvernements fédéral et provinciaux prévoient de dépenser massivement, mais les consommateurs sont-ils également prêts à relever le défi?

Apparemment, oui. Malgré les hausses de tarifs douaniers et les restrictions liées à l'immigration, **les consommateurs dépensent à un bon rythme**. Selon les premières estimations, les ventes au détail de juin ont augmenté le plus cette année (1,6 %). Bien que les volumes aient chuté le mois précédent, ils étaient toujours en hausse de 3,7 % par rapport à l'an dernier et de plus de 5 % en excluant les stations-service. Les ventes n'ont été qu'un peu plus lentes en Ontario et au Québec, malgré l'imposition de tarifs douaniers plus élevés. La confiance des consommateurs, bien qu'elle soit faible, est en voie de rétablissement, peut-être en raison d'une prise de conscience que les pertes de la guerre commerciale se limitent principalement à trois secteurs (automobile, acier et aluminium) et à quelques régions (Hamilton, Sept-Îles, Oshawa, Cambridge et Windsor). Le client typique se sent très loin du champ de bataille commercial.

Bien qu'une réduction de l'immigration ait ralenti la croissance démographique du Canada, qui est passée de 3,2 % sur 12 mois au début de 2024 à 1,2 % au deuxième trimestre, les réductions sont axées sur les résidents temporaires qui ont une plus faible propension à dépenser que les résidents permanents. Par conséquent, **les dépenses par habitant ont augmenté**. La consommation personnelle réelle a probablement augmenté de 3 % sur 12 mois au deuxième trimestre – près d'un point de pourcentage plus rapidement que la norme de la dernière décennie et un bon contrepois à la faiblesse du côté des entreprises (graphique 1).

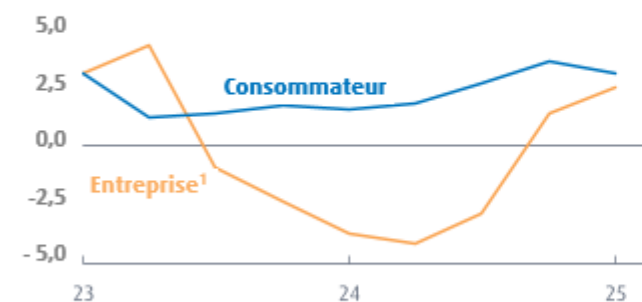
Plusieurs facteurs expliquent la ténacité des consommateurs. La majeure partie de la hausse de deux points de pourcentage du taux de chômage depuis 2022 a été attribuable à la croissance démographique rapide plutôt qu'aux mises à pied. Le nombre de personnes qui reçoivent des prestations d'assurance-emploi, bien qu'il augmente, est inférieur à la normale. De même, la croissance de l'emploi, bien qu'elle soit modérée, était toujours en hausse de 1,5 % sur 12 mois en juillet. À part les mises à pied dans les quelques secteurs touchés par les tarifs douaniers, la plupart des travailleurs continuent de recevoir un chèque de paie. Cela explique pourquoi le revenu des ménages a augmenté de 6,6 % sur 12 mois au premier trimestre, soit environ deux points de pourcentage plus rapidement que la normale (graphique 2). Une réduction de l'impôt sur le revenu des particuliers à compter de juillet soutiendra également les dépenses.

Graphique 1

Les consommateurs dépensent plus que les entreprises

Canada (var. en % sur 12 mois)

Dépenses réelles



¹ Structures non résidentielle, matériel et outillage

Sources : Études économiques de BMO, Haver Analytics, Statistique Canada

Graphique 2

Revenus solides

Canada (var. en % sur 12 mois)

Revenu des ménages



Sources : Études économiques de BMO, Haver Analytics, Statistique Canada

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

Les ménages canadiens peuvent-ils tenir le coup? (suite)

Entre-temps, le mouvement « acheter canadien » bat son plein, en particulier dans le secteur du tourisme. Le nombre de résidents qui reviennent des États-Unis a diminué d'un tiers depuis le début de l'année. Les dépenses liées aux voyages personnels des Canadiens aux États-Unis ont totalisé 25,9 milliards de dollars en 2023, de sorte qu'une réduction de 34 % redirigée à l'échelle nationale ajouterait environ 9 milliards de dollars aux dépenses annuelles, soit 0,3 % du PIB.

L'amélioration des bilans donne également un coup de main. Les actifs financiers nets des ménages ont augmenté de 9 % sur 12 mois au premier trimestre et sont sur la bonne voie pour une hausse de près de 20 % au deuxième trimestre grâce à la croissance record du TSX. Du côté des passifs, le retour à des taux directeurs neutres a réduit le fardeau du service de la dette par rapport aux sommets records (graphique 3) et a fait en sorte que les renouvellements de prêts hypothécaires sont beaucoup moins choquants qu'il y a deux ans, lorsque les taux étaient deux points de pourcentage plus élevés. La Banque du Canada constate que le versement moyen sur un prêt à taux fixe de cinq ans renouvelé cette année n'augmentera que de 15 % à 20 % par rapport aux versements effectués à la fin de l'an dernier. En 2023, les hausses des versements atteignaient habituellement 30 %. De plus, la baisse des prix des maisons en Ontario et en Colombie-Britannique a réduit le nombre de nouveaux prêts hypothécaires assortis de quotités de financement élevées. Un plus grand nombre d'emprunteurs prolongent également la période d'amortissement au-delà de 25 ans afin de réduire les versements mensuels, tout en les renouvelant à taux variable en prévision d'autres réductions de taux. Pour ces raisons, **l'examen par la banque centrale des vulnérabilités financières des ménages a révélé certains progrès au premier trimestre.**

Pourtant, les finances sont une préoccupation constante pour de nombreux ménages. Près de 3 % de tous les emprunteurs étaient en retard d'au moins 60 jours sur les versements au premier trimestre, en légère hausse par rapport à 2019. Les arriérés sur les prêts hypothécaires et les prêts à la consommation ont augmenté modestement. Après avoir reculé au cours des dernières années, les cas d'insolvabilité des consommateurs sont revenus aux niveaux d'avant la pandémie (graphique 4). L'enquête sur les attentes des consommateurs a révélé que la plupart des ménages ont une opinion négative de leur santé financière. Cela reflète probablement les préoccupations au sujet de la sécurité d'emploi et de la baisse des prix des maisons dans certaines régions, ainsi qu'un écart record entre les ménages à revenu élevé et à revenu faible au premier trimestre, selon les comptes économiques répartis pour le secteur des ménages.

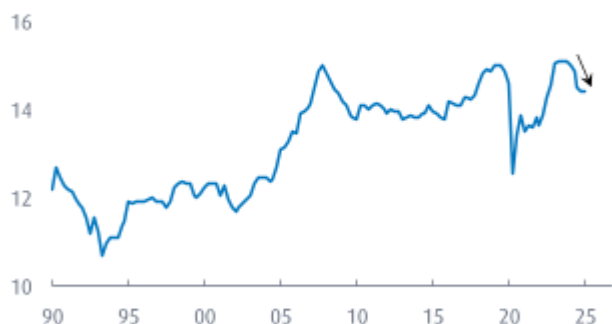
Vue d'ensemble : Malgré la guerre commerciale néfaste et les difficultés financières persistantes, les ménages canadiens semblent bien positionnés pour continuer à dépenser, ce qui devrait atténuer les difficultés économiques et soutenir une reprise plus tard cette année.

Graphique 3

Allègement du fardeau de la dette (modéré)

Canada (% du revenu disponible)

Remboursement de la dette du ménage



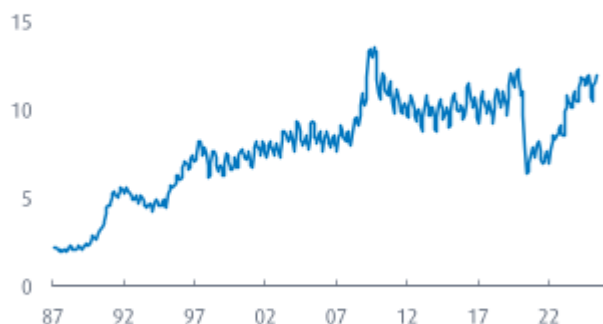
Sources : Études économiques de BMO, Haver Analytics, Statistique Canada

Graphique 3

Stabilisation du stress

Canada (en milliers : moyenne sur 3 mois)

Insolvabilité du consommateur



Sources : Études économiques de BMO, Haver Analytics, Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) Canada

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

Renseignements sur le marché canadien de l'habitation : à la recherche d'un équilibre

Robert Kavcic, économiste principal et directeur général, Études économiques – 15 juillet 2025

Le marché canadien de l'habitation demeure stagnant, avec des conditions typiques variables dans l'ensemble des marchés locaux. En général, le marché national connaît une activité de vente modérée, un solide flux de nouvelles inscriptions et une baisse des prix. Cela dit, le marché semble s'être quelque peu amélioré, les volumes de ventes ayant de nouveau augmenté en juin, et ce, alors que les vendeurs baissent leurs prix, qui ont encore une fois diminué au cours du mois.

Nous entrevoyons **trois principaux facteurs qui freinent le marché de l'habitation** en ce moment : Les conditions économiques et celles du marché de l'emploi sont moroses, sans compter l'incertitude découlant de la guerre commerciale. La Banque du Canada est en attente, et les taux hypothécaires d'environ 4 % ne sont pas suffisamment bas pour améliorer l'abordabilité d'une manière qui stimule la demande. De plus, la psychologie du marché semble maintenant baissière – tout comme les attentes de prix plus élevés ont accéléré les gains à la hausse, la perception de la baisse des prix freine les acheteurs dans certains endroits.

En juin, les **ventes de maisons existantes** ont augmenté de 2,8 % après désaisonnalisation, soit la troisième augmentation mensuelle consécutive. Les ventes ont également enregistré une hausse modeste de 3,5 % par rapport à l'année dernière et reviennent dans la fourchette de ce qui était « normal » avant que la pandémie ne perturbe gravement le marché.

Les nouvelles inscriptions ont baissé de 2,9 % au cours du mois, mais sont tout de même en hausse de 8,2 % par rapport à l'an dernier. Malgré tout, cela a contribué à améliorer quelque peu **l'équilibre général du marché** en juin. Le ratio ventes-nouvelles inscriptions à l'échelle nationale a augmenté pour atteindre 50,1 %, soit un peu plus que les niveaux les plus bas depuis 2009 (et le milieu des années 1990) observés ces derniers mois. Cela suggère toujours des conditions globales équilibrées du marché de la revente.

Les prix ont continué de baisser à l'échelle nationale en juin. Le prix de référence des propriétés MLS a chuté de 0,2 %, après désaisonnalisation (taux annuel de -2,9 %), établissant le taux sur 12 mois à -3,6 %. L'indice de référence national demeure inférieur de 17,8 % aux niveaux records du début de 2022, avec peu de signes d'élan en ce moment.

Juin 2025	Ventes			Prix	
	Sur 1 mois ¹	Sur 12 mois	Année en cours	Sur 12 mois	Année en cours
Canada	2,8	3,5	-4,6	-1,3	-2,3
Regina	0,8	1,7	-4,2	9,5	8,2
Edmonton	3,0	2,8	-3,6	5,8	7,7
Winnipeg	-5,7	8,0	6,5	7,7	7,5
Montréal	1,8	15,9	12,6	7,0	7,2
Calgary	-4,3	-15,4	-15,9	3,7	5,4
Halifax	5,5	10,1	2,5	4,1	4,3
Toronto	8,1	0,5	-15,6	-5,2	-3,1
Vancouver	2,8	-8,8	-12,9	-5,5	-5,5
Ottawa	S. o.	S. o.	S. o.	S. o.	S. o.
Indice MLS des prix des propriétés (national)				-3,6	-2,6

¹ (désaisonnalisé)

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

Renseignements sur le marché canadien de l'habitation : à la recherche d'un équilibre (suite)

La situation a été assez uniforme à l'échelle régionale au cours des derniers mois :

Le **sud de l'Ontario** demeure le point faible, avec une surabondance de copropriétés sur le marché de la revente et exerçant une pression à la baisse sur les prix. Les prix des appartements sont en baisse de 6 % à 9 % par rapport à l'année dernière dans des marchés comme Toronto, Kitchener-Waterloo et Barrie. Les prix des maisons unifamiliales dans ces marchés résistent mieux, mais sont aussi à la baisse.

La dynamique peut être différente entre les **copropriétés** (où la demande des investisseurs s'est évaporée) et les **maisons unifamiliales** (où l'abordabilité demeure un défi compte tenu des coûts d'emprunt actuels), mais le résultat pour les prix est semblable.

Vancouver et certains autres marchés de la Colombie-Britannique demeurent également faibles en raison des stocks élevés. Vancouver demeure un marché favorable aux acheteurs, les prix des copropriétés et des maisons unifamiliales ayant diminué d'environ 3 % par rapport à l'année dernière.

Les marchés du **Québec** et de l'Est n'ont pas eu vent de la correction du marché de l'habitation et demeurent serrés presque partout. Les ventes solides permettent encore d'absorber de nouvelles inscriptions, et les gains de prix dans ces régions sont dans les deux chiffres pour certains types de propriétés.

Le marché de **Calgary**, qui a longtemps été un précurseur de la vigueur du marché, a considérablement ralenti au cours des derniers mois. Les ventes sont en baisse de 18 % par rapport à l'année dernière, et le marché favorable aux vendeurs des deux dernières années n'est plus. D'autres marchés de la région – comme **Edmonton**, **Regina** et **Winnipeg** – sont plus solides.

Historique du prix des maisons au Canada

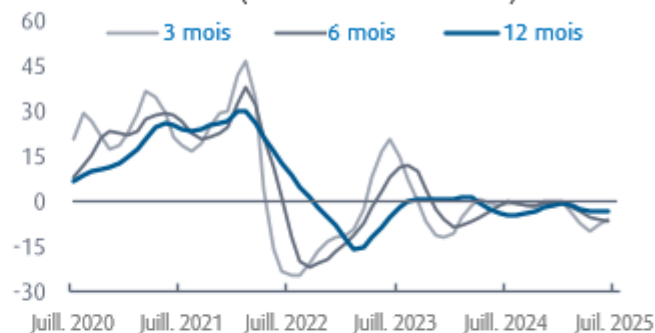
Indice de référence MLS (janvier 2005 = 100)



Sources : Études économiques de BMO, Haver Analytics, ACI

Momentum lié au prix des maisons au Canada

Indice de référence MLS (var. en % : taux annualisé)



Sources : Études économiques de BMO, Haver Analytics, ACI

Équilibre du marché canadien de la revente

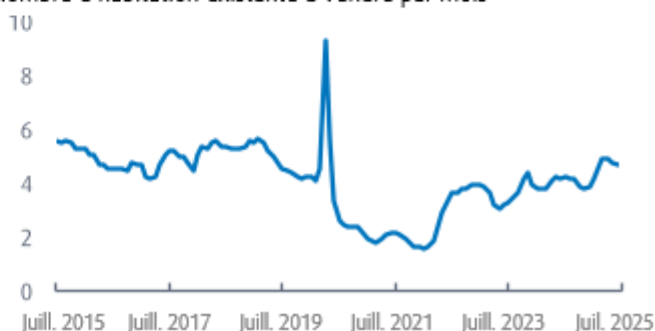
Ratio ventes / nouvelles inscriptions : %



Sources : Études économiques de BMO, Haver Analytics, ACI

Stock d'habitations en revente au Canada

Nombre d'habitation existante à vendre par mois



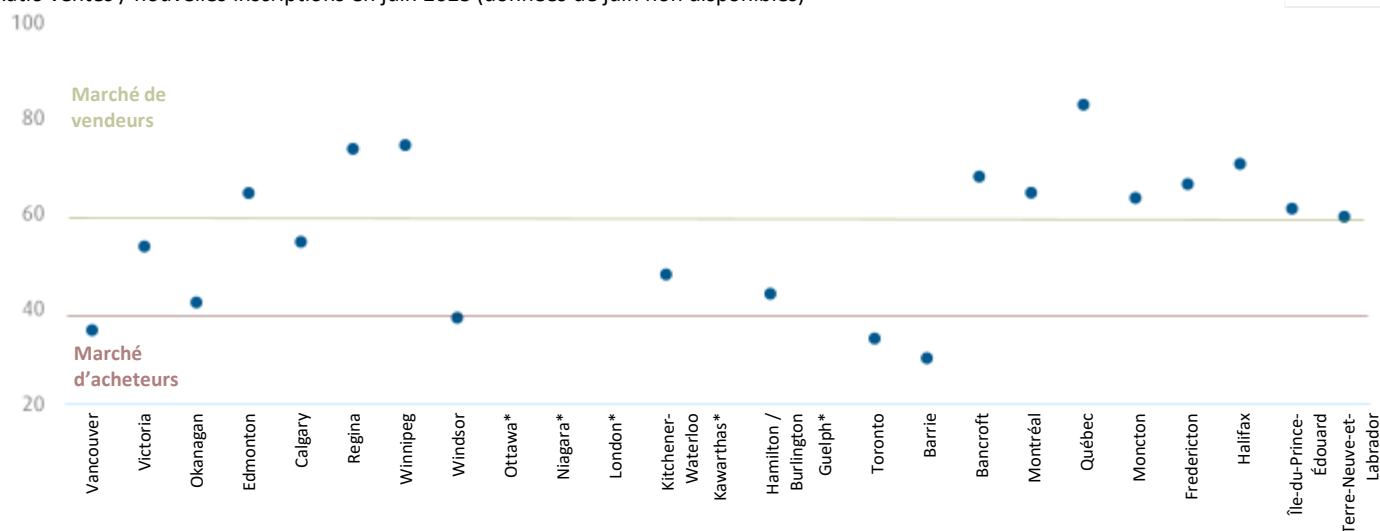
Sources : Études économiques de BMO, Haver Analytics, ACI

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

Renseignements sur le marché canadien de l'habitation : à la recherche d'un équilibre (suite)

Équilibre du marché par région

Ratio ventes / nouvelles inscriptions en juin 2025 (données de juin non disponibles)



Aperçu de l'état actuel du marché

en date de juin 2025

	Vancouver	Victoria	Okanagan	Edmonton	Calgary	Regina	Winnipeg	Windsor	Ottawa	Niagara	London	Kitchener-Waterloo
Ventes (% sur 12 mois)	-13,3	12,2	2,0	-2,2	-18,4	-2,9	3,6	-5,3	S. o.	S. o.	S. o.	3,7
Ventes / inscriptions (%)	35,4	53,0	41,2	64,2	54,0	73,4	74,2	38,0	S. o.	S. o.	S. o.	47,1
Indice des prix des propriétés MLS (% sur 12 mois)	-2,8	2,3	3,6	8,4	-1,4	7,9	7,5	-2,6	1,7	-5,8	-6,1	-7,5
Maison unifamiliale (en milliers de dollars) ¹	1 960	1 160	787	494	682	361	402	599	696	629	630	797
Maison unifamiliale (% sur 12 mois)	-3,1	2,1	3,3	9,8	0,6	9,4	7,5	-3,3	1,8	-4,1	-4,7	-5,6
Appartement (en milliers de dollars) ¹	738	553	430	220	336	215	236	378	406	406	364	418
Appartement (% sur 12 mois)	-3,4	-1,1	2,2	13,7	-2,5	-0,5	5,2	-1,3	-0,6	-9,1	-6,3	-8,3
	Kawartha	Hamilton / Burlington	Guelph	Toronto	Barrie	Montréal	Ville de Québec	Moncton	Fredericton	Halifax	Île-du-Prince-Édouard	Terre-Neuve-et-Labrador
Ventes (% sur 12 mois)	S. o.	7,5	S. o.	-4,7	-53,7	11,6	11,6	-1,4	-11,7	5,0	59,2	7,8
Ventes / inscriptions (%)	S. o.	43,0	S. o.	33,6	29,6	64,2	82,7	63,1	66,1	70,3	60,9	59,2
Indice des prix des propriétés MLS (% sur 12 mois)	-2,3	-8,7	-4,8	-5,6	-5,7	7,3	16,4	3,1	11,3	4,0	5,6	10,7
Maison unifamiliale (en milliers de dollars) ¹	645	855	864	1 195	796	672	479	371	338	574	377	326
Maison unifamiliale (% sur 12 mois)	-2,3	-6,1	-4,7	-6,0	-5,7	7,8	16,2	2,9	11,5	3,9	5,6	10,7
Appartement (en milliers de dollars) ¹	S. o.	503	511	576	468	425	291	363	296	480	S. o.	259
Appartement (% sur 12 mois)	S. o.	-6,5	-4,3	-7,8	-8,8	5,2	14,9	3,0	7,6	2,9	S. o.	11,4

¹ Prix de référence des propriétés MLS S. o. : Données de l'ACI non disponibles



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.