



Association canadienne
de la construction
**Services axés sur les
pratiques exemplaire**

L'AUTOMNE 2026

Perspectives économiques

trimestrielles de la construction



Constats principaux : **Automne 2026**

L'économie a repris au T2

Le PIB réel a rebondi à un taux annualisé de 3,3 % au T2, grâce notamment à une forte hausse des exportations d'automobiles, la production ayant repris après les perturbations antérieures. La reprise a été généralisée dans l'ensemble de l'économie, même si les investissements publics sont restés inférieurs à leur sommet atteint à la fin de 2025, en raison d'un ralentissement des dépenses consacrées aux systèmes d'armement. Le PIB nominal a augmenté de 13,8 % sur une base annualisée, la hausse des prix du pétrole ayant stimulé les prix à l'exportation et les revenus des entreprises. Toutefois, ces progrès ne se sont pas encore traduits par une hausse significative de la demande intérieure.

Le secteur de la construction a connu une reprise après deux trimestres de baisse

Le PIB du secteur de la construction a augmenté de 1 % au T2, grâce à une progression tant dans le secteur de la construction d'ouvrages d'ingénierie que dans celui de la construction résidentielle, ce qui a permis à l'activité globale de revenir à des niveaux proches de ceux de l'année précédente. Les intentions de construction n'ont connu qu'une légère amélioration et sont restées inégales : la valeur totale des permis a augmenté de 2,1 %, principalement grâce à l'hôpital Peter Gilgan de Mississauga, tandis que les permis pour les immeubles d'habitation collectifs ont reculé de 2,8 % et que les intentions de construction dans le secteur industriel ont chuté de 12,5 %. Les intentions de construction commerciale ont augmenté de 11 %.

Les coûts de construction continuent d'augmenter

L'indice des prix de la construction de bâtiments (IPCB) a augmenté de 3,5 % en glissement annuel au T2. Les secteurs à forte intensité d'acier sont restés au-dessus de 8 % et ont encore augmenté de 2 % en glissement trimestriel. La hausse des prix du carburant a entraîné une augmentation des coûts liés au matériel de manutention et aux travaux de terrassement, tout en se répercutant sur d'autres divisions par l'entremise des frais de transport et d'équipement. Ce ralentissement de la croissance en glissement annuel s'explique en partie par un effet de base, puisque les comparaisons du T2 sont effectuées par rapport au T2 de 2025, période où des pressions sur les coûts se faisaient déjà sentir. La hausse des droits de douane canadiens sur les importations en provenance des États-Unis, la hausse des prix de l'énergie et les nouveaux droits de douane sur les armoires en bois continuent d'exercer une pression à la hausse sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Construire sur un sol instable

Le secteur de la construction aborde l'année 2027 avec de nombreux signaux, mais il est de plus en plus difficile de les utiliser pour former un portrait cohérent. La canalisation actuelle du secteur résidentiel est faible dans certains des plus grands marchés canadiens, tandis qu'une nouvelle vague de projets liés aux infrastructures, à l'énergie et aux centres de données avance à des rythmes très variables. De nouveaux incitatifs fiscaux contribueront à encourager les investissements, alors que les droits de douane, les prix du diesel et les coûts d'emprunt font déjà grimper les coûts des projets. En l'occurrence, le présent portrait trimestriel examine les développements les plus pertinents pour le secteur de la construction, leur état d'avancement et leurs répercussions potentielles pour les entrepreneurs.



L'économie canadienne

L'économie canadienne a repris au deuxième trimestre, le PIB réel croissant à un rythme annualisé de 3,3 %. La croissance du premier trimestre a également été révisée, passant d'une légère contraction à une légère hausse. Les exportations ont été le principal moteur de la croissance au T2 (avec une contribution de +4,7 pp), grâce notamment à une reprise de 27 % des exportations de voitures et de camions légers. Les expéditions d'automobiles ont débouché après avoir affiché une faiblesse inhabituelle au cours des deux trimestres précédents.

Les exportations d'aluminium brut ont bondi de 15 %, les exportations vers l'Europe ayant presque doublé. Les exportations de produits énergétiques ont également augmenté d'environ 4 % en termes réels, ce qui signifie que le Canada a exporté davantage de produits énergétiques, notamment du gaz naturel liquéfié (GNL) et des carburants raffinés. Le fort effet négatif lié à l'inventaire s'explique en partie par un renversement de tendance au niveau des stocks d'or, qui s'étaient accumulés au T1.

La consommation finale s'est renforcée, contribuant à hauteur de 2,7 pp à la croissance annualisée du PIB réel, principalement grâce aux dépenses des ménages dans les services d'investissement. La formation de capital fixe a également augmenté, en général, apportant une contribution supplémentaire de 1,2 pp. La hausse a été particulièrement marquée dans le secteur des investissements en machines et en équipement, les dépenses consacrées aux ordinateurs et aux périphériques informatiques ayant augmenté de 17 %, ce qui s'explique principalement par la hausse des importations d'unités de traitement utilisées dans les centres de données.

Les investissements dans le secteur résidentiel ont remonté de 2,5 %, grâce à la hausse des ventes de propriétés existantes en Ontario et en Colombie-Britannique, plutôt qu'à celle des constructions neuves. La construction neuve, quant à elle, n'a augmenté que de 0,8 %. Les investissements dans les ouvrages d'ingénierie ont partiellement repris, enregistrant une hausse de 2,3 % après deux baisses trimestrielles consécutives, mais ils restaient toutefois inférieurs à leur niveau de la mi-2025. Les investissements gouvernementaux dans les systèmes d'armement ont diminué pour un deuxième trimestre d'affilée. Compte tenu du caractère irrégulier des marchés publics dans le domaine de la défense et des ententes conclues récemment, on s'attend à ce que les investissements reprennent de la vigueur au cours des prochains trimestres.

Malgré une forte reprise trimestrielle, le PIB réel n'a augmenté que de 1,1 % par rapport à l'année précédente. La croissance a été très instable, l'économie s'adaptant à une multitude de facteurs : un ralentissement de la croissance démographique, les droits de douane et d'importantes fluctuations du commerce et des stocks. Le ralentissement global du PIB s'explique en grande partie par un ralentissement de la croissance démographique, alors que le PIB par habitant a continué d'augmenter et que la demande intérieure s'est montrée résiliente. Les répercussions des droits de douane sont demeurées très inégales. Les secteurs directement touchés par les mesures commerciales américaines ont subi des répercussions beaucoup plus marquées, tandis que les retombées sur le reste de l'économie sont restées limitées.



Gros plan sur le trimestre

Construire en terrain instable : note de service d'un entrepreneur pour 2027

À l'approche de 2027, les entrepreneurs sont confrontés à un marché d'activité complexe et en constante évolution. Les gros titres se font entendre rapidement, mais leurs répercussions mettent souvent plus de temps à se faire sentir. L'évolution de la conjoncture économique, des politiques et des marchés continue d'influencer les projets, les décisions d'investissement, les coûts et la demande de main-d'œuvre. Bien que certaines tendances laissent entrevoir des débouchés croissants, d'autres continuent de susciter de l'incertitude chez les investisseurs, les maîtres d'ouvrage et les entrepreneurs.

De nombreux entrepreneurs ont pris connaissance des annonces concernant les droits de douane. Beaucoup moins de gens ont entendu parler de nouvelles remises qui ont suivi discrètement. Les ambitions en matière de développement national ont élargi le portefeuille de projets à long terme, mais la perspective des mégaprojets de demain ne doit pas faire oublier les pressions auxquelles le secteur est actuellement confronté. Les conflits géopolitiques continuent également d'avoir des répercussions économiques longtemps après que le public ait passé à d'autres nouvelles. Ils affectent les marchés de l'énergie, les flux commerciaux, les chaînes d'approvisionnement, les coûts des projets et les échéanciers de construction.

Dans ce contexte, il est devenu de plus en plus important de faire la distinction entre les pressions à court terme et les opportunités à plus long terme. La présente section examine les évolutions les plus pertinentes pour le secteur de la construction, présente une analyse de la situation actuelle et expose leurs répercussions potentielles pour les entrepreneurs à l'approche de 2027.

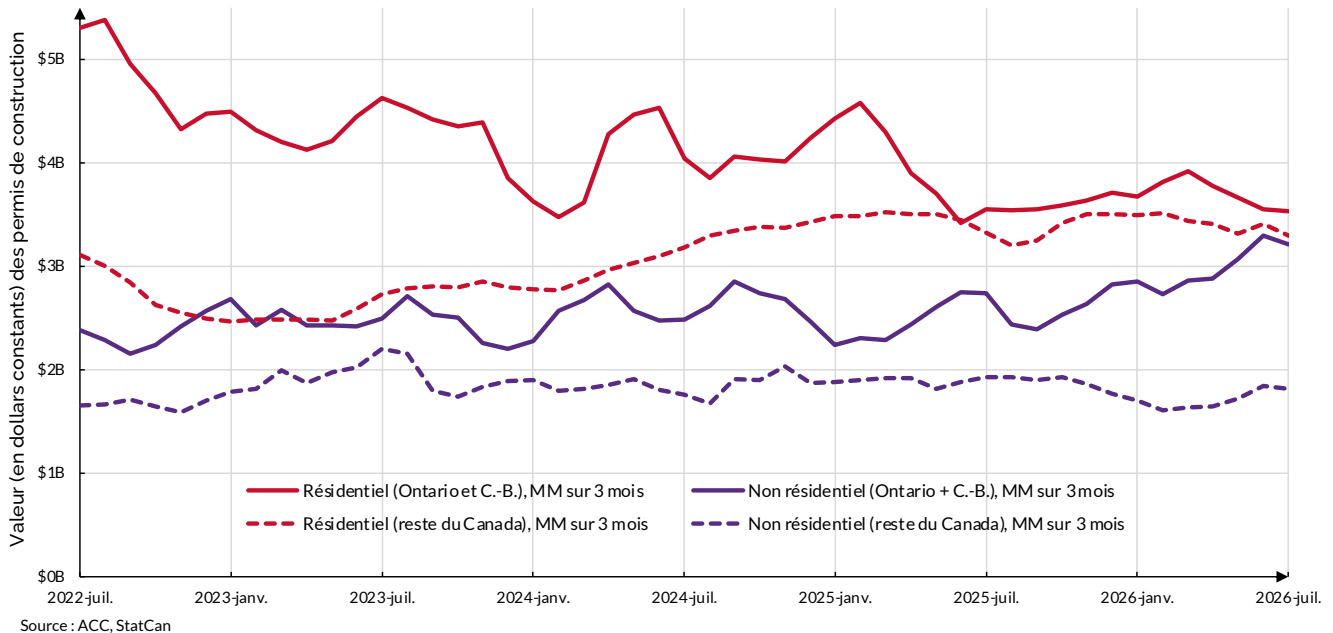
Distinguer les obstacles actuels des opportunités futures

Aujourd'hui, les entrepreneurs sont confrontés à un manque de croissance dans leur portefeuille de projets, notamment dans le secteur des immeubles résidentiels de grande hauteur. La croissance démographique a considérablement ralenti, et le plus grand marché immobilier du Canada reste morose, les nouveaux projets de condos dans la région du Grand Toronto et Hamilton avançant à un rythme bien inférieur à celui des années précédentes.

Les intentions de construction continuent de se maintenir à un niveau élevé. Cependant, la composition des projets au Canada s'oriente de plus en plus vers les écoles et les hôpitaux financés par les pouvoirs publics, en plus d'importants projets d'infrastructure publique. Par conséquent, le secteur de la construction dans ces provinces dépend de plus en plus des investissements en capital non liés au marché.

Permis à deux vitesses

Le secteur non résidentiel avance comme le résidentiel ralentit



Sur le plan géographique, les perspectives sont inégales. Dans des provinces comme l'Alberta et la Saskatchewan, les entrepreneurs voient déjà poindre une nouvelle vague, notamment en ce qui concerne les centres de données et les infrastructures énergétiques nécessaires à leur fonctionnement. Il s'agit là de nouvelles propositions, mais elles sont plus prêtes à être mises en œuvre que bon nombre des projets de développement national qui occupent une place si importante dans le discours public.

Les projets Alto, Gull Island, l'oléoduc de la côte Ouest et l'ensemble du portefeuille de projets mené par le Bureau des grands projets recèlent un potentiel générationnel, mais leurs échéanciers montrent également pourquoi il ne faut pas confondre les occasions futures avec la charge de travail à court terme. Le début des travaux de construction du projet Alto est prévu pour 2029; le projet Gull Island devrait entrer en service en 2036-2037. Le projet de pipeline de la Côte-Ouest, pour sa part, en est encore aux premières étapes de développement. L'ambition à long terme du Canada est bien réelle, mais de nombreuses entreprises restent prudentes.

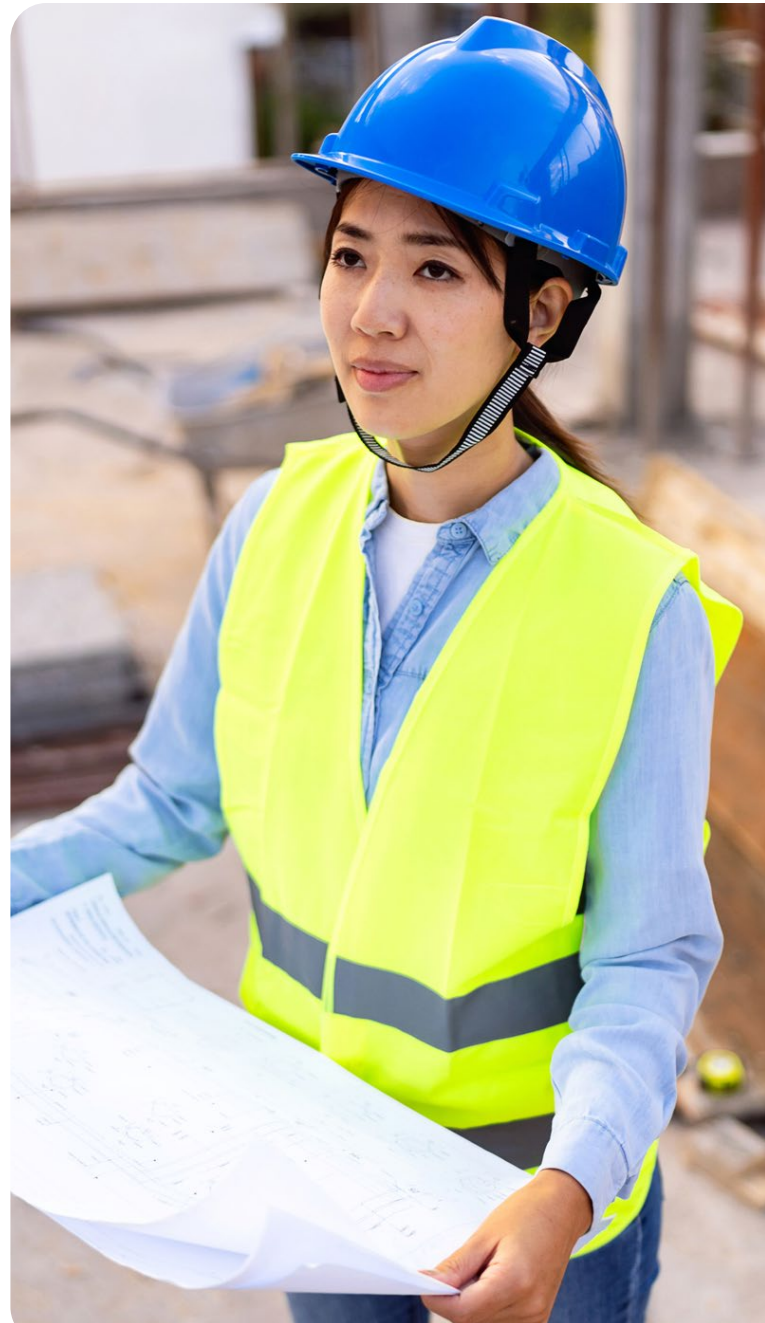
Le Sommet sur l'investissement au Canada, qui a eu lieu en septembre, a mis en lumière l'ampleur des ambitions du Canada en matière d'investissement à long terme. Le Sommet a mis en avant 167 projets associés à près de 500 G\$ CA de nouveaux engagements d'investissement et de financement, dont la majorité provient de sources nationales telles que les banques et les fonds de retraite canadiens. De plus, le gouvernement fédéral s'est fixé un autre objectif : mobiliser des investissements totalisant 1 000 G\$ CA sur cinq ans grâce à des dépenses en immobilisations fédérales et à des mesures incitatives totalisant 280 G\$ CA, conformément aux engagements pris dans le budget de 2025.

Bien que ces chiffres globaux soient considérables, ils ne doivent pas être interprétés uniquement comme représentant un investissement supplémentaire. Certains engagements peuvent officialiser, accélérer ou réorienter des investissements qui auraient de toute façon été réalisés, et les chiffres publiés ne fournissent pas de scénario contre-factuel permettant de déterminer quel montant est véritablement supplémentaire.

La stratégie en matière de main-d'œuvre et la planification des investissements doivent aller de pair

Si tous les projets proposés se concrétisent, les possibilités qui en découleront créeront leur propre contrainte : celle de savoir si le secteur sera en mesure de mobiliser la main-d'œuvre et les ressources nécessaires à leur mise en œuvre. Les signaux actuels du marché du travail sont mitigés, car ils reflètent des horizons temporels variés, notamment les défis d'aujourd'hui, les points de croissance émergents de demain et une demande potentiellement importante à l'avenir.

La pénurie de main-d'œuvre s'est considérablement atténuée depuis 2024. Le marché de l'emploi reste morose, et on compte désormais près de trois demandeurs d'emploi pour chaque poste vacant dans l'ensemble de l'économie. Les dernières prévisions de BuildForce vont dans le même sens. Pour la prochaine décennie, BuildForce estime désormais que le Canada pourrait faire face à un déficit de 34 300 travailleurs de la construction, après avoir compté les nouveaux travailleurs dans le domaine, ce qui représente une forte baisse par rapport aux 108 300 vacances prévues dans les prévisions de l'année dernière. Cette baisse s'explique en grande partie par un affaiblissement marqué de la demande résidentielle.



Les conditions à court terme sont nettement plus souples. BuildForce s'attend à ce que les pressions sur la main-d'œuvre s'atténuent à mesure que l'activité résidentielle ralentira d'ici 2028. Ces pressions devraient s'intensifier d'ici la fin de la décennie, à mesure que la construction résidentielle reprendra et que les grands projets non résidentiels atteindront leur pic d'activité vers 2029. Même si la pénurie de main-d'œuvre pourrait être moins aiguë en 2027, cette période de flexibilité relative renforce le besoin de planifier les effectifs dès maintenant. Si le Canada souhaite réellement mener ces mégaprojets à bien, la stratégie en matière de main-d'œuvre et la planification des investissements doivent évoluer de concert, et non pas au gré des crises.

Un volet de cette stratégie à long terme commence désormais à prendre forme. L'Équipe Canada forte (ECF) devrait commencer à offrir ses premiers stages pour les jeunes au début de 2027. Le programme d'ECF vise à attirer davantage de jeunes vers les métiers spécialisés grâce à des incitatifs financiers accrus. Son incidence sur l'offre de main-d'œuvre mettra du temps à se concrétiser. Pour les entrepreneurs de moins de 499 employés, le nouveau Service d'apprentissage pour bâtir le Canada (SABC) versera jusqu'à 10 000 \$ pour chaque apprenti admissible embauché en première année, soit le double de la prime standard antérieure de 5 000 \$. Les organismes qui souhaitent mettre ce programme en œuvre ont jusqu'au 23 octobre pour présenter une déclaration d'intérêt.

À propos de la méga-déduction

Ottawa prévoit d'élargir la gamme des biens privés admissibles à la déduction immédiate, en faisant passer la part des catégories concernées de quelque 15 % des investissements en immobilisations des entreprises à plus de 65 %. Cette déduction bonifiée, ou « méga-déduction », modifie en profondeur les flux de trésorerie à court terme liés aux investissements dans un large éventail d'actifs à forte intensité de capital, notamment dans les secteurs de l'énergie, des minéraux, des transports et des infrastructures numériques. Cette mesure devrait en principe s'appliquer à la plupart des biens amortissables admissibles acquis à compter du 15 septembre 2026.

Même si la méga-déduction n'augmente pas le montant nominal qu'une entreprise peut déduire sur la durée de vie de l'actif, elle permet aux entreprises de réclamer une part nettement plus importante de cette déduction dès le départ. Par conséquent, la valeur actualisée de l'avantage fiscal est supérieure à celle que l'on obtiendrait en le réclamant progressivement au moyen de la déduction pour amortissement (DPA). Finances Canada estime que cette mesure entraînera un coût budgétaire de 36 G\$ au cours des cinq prochaines années. Cela représente 36 G\$ de liquidités supplémentaires conservées par les entreprises pour financer de nouveaux projets à court terme, même si la part de ces fonds qui sera effectivement consacrée à de nouveaux projets dépendra encore de la certitude politique et économique. La hausse des revenus fédéraux créera une marge de manœuvre budgétaire accrue au cours des prochaines années, ce qui rendra une stratégie de concentration des dépenses en début de période particulièrement intéressante.

Le montant réclamé au titre de la déduction immédiate est laissé à la discrétion de l'acheteur. Une entreprise peut demander un crédit d'impôt correspondant au montant total, même si celui-ci dépasse son revenu de l'année en cours; la perte fiscale qui en résulte peut être reportée rétrospectivement sur une période maximale de trois ans ou reportée prospectivement sur une période maximale de 20 ans. L'entreprise peut également choisir de déclarer un montant inférieur et de rendre le solde restant déductible au taux normal de la DPA applicable à l'actif.



Cet avantage est généralement plus intéressant pour les entreprises bien établies et actuellement rentables qui peuvent imputer les déductions découlant d'un nouvel investissement sur les bénéfices tirés de leurs activités existantes. En revanche, cette mesure n'apporte qu'un avantage minime aux nouveaux investisseurs ou aux nouveaux venus qui investissent pendant des années avant de générer un revenu imposable. La propriété d'un projet, la structure de l'entreprise ainsi que le moment où les revenus et les déductions sont comptabilisés peuvent avoir une incidence importante sur la valeur générée.

Pour les entrepreneurs, les répercussions sont de deux ordres. Tout d'abord, les entrepreneurs peuvent passer leurs propres achats de machines immédiatement à leur total des charges. Cette extension concerne les machines et équipements généraux de la catégorie 8, les camions de transport de marchandises lourds de la catégorie 16, ainsi que les engins de terrassement et autres équipements de construction lourds admissibles de la catégorie 38.

Deuxièmement, cette mesure peut améliorer les flux de trésorerie à court terme des maîtres d'ouvrage privés. Dans certains cas, l'actif admissible fait directement partie de l'investissement du maître d'ouvrage dans des travaux de génie civil, notamment les ouvrages miniers, les pipelines, les voies ferrées, les ponts et les routes. Les déductions sur les immobilisations non liées à la construction, notamment la propriété intellectuelle admissible et l'équipement comme les câbles à fibres optiques, les logiciels, le matériel informatique, les aéronefs et les véhicules, peuvent également améliorer la trésorerie globale des entreprises. Ces deux voies peuvent encourager l'investissement.

Évolutions récentes en matière de barrières commerciales

On a assisté à une nouvelle vague de mesures de protection commerciale. Les dernières mesures de rétorsion tarifaires du Canada s'appliquent à 27,6 G\$ d'importations en provenance des États-Unis, ce qui représente environ 7,6 % des importations de marchandises du Canada en provenance des États-Unis. Bon nombre des produits visés n'ont que peu de rapport direct avec le secteur de la construction, notamment les produits laitiers, le miel et les cosmétiques. Toutefois, les droits de douane de rétorsion sur la plupart des produits en acier et en aluminium américains sont passés de 25 % à 50 %. Au-delà des métaux, l'exposition du secteur de la construction est davantage répartie entre les différentes lignes tarifaires qu'entre de grandes catégories de produits.

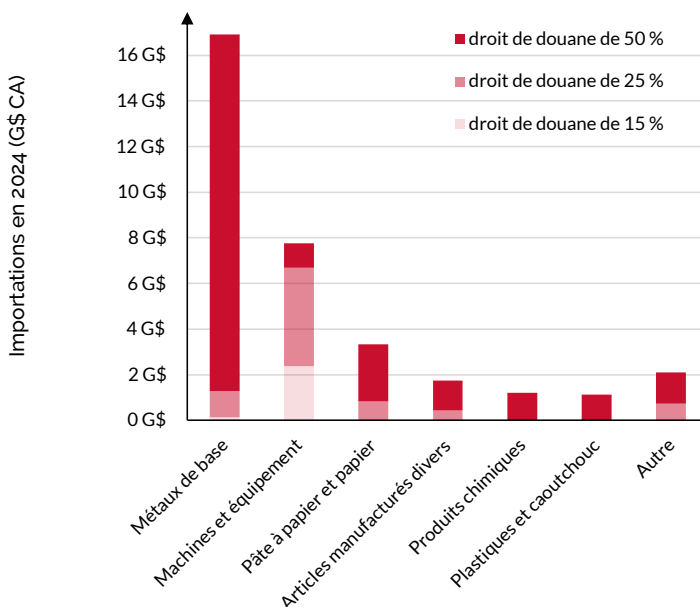
Ces droits de douane de rétorsion ont retenu le plus l'attention, mais ils ne constituaient pas la seule nouvelle barrière. Le Canada a également instauré une surtaxe distincte de 25 % sur certaines armoires et meubles-lavabos en bois, pour les importations en provenance de la plupart des pays hors de l'Amérique du Nord. L'exposition globale est donc relativement faible, mais là où elle s'applique, le mur tarifaire peut s'avérer prohibitif. À 50 %, ce droit de douane oblige de fait les importateurs à changer de fournisseur.

L'analyse de l'exposition aux importations dans le secteur de la construction a été mise à jour à l'aide des plus récents tableaux nationaux d'entrées-sorties de Statistique Canada, publiés en 2026 et portant sur l'année 2024, qui remplacent l'ensemble de données de 2023 utilisé auparavant. Les données mises à jour donnent un aperçu de la situation du secteur juste avant le début des différends commerciaux actuels.

Environ 40 % des intrants utilisés par le secteur de la construction au Canada sont importés, les États-Unis représentant 25 pp de cette part. L'exposition est particulièrement élevée dans le secteur de la construction et de l'ingénierie. Dans les secteurs des communications et de l'ingénierie pétrolière et gazière, environ 40 % des intrants proviennent des États-Unis, ce qui dépasse la part du Canada. Le secteur de la construction résidentielle est moins exposé, mais les importations américaines représentent tout de même environ 21 % de ses intrants.

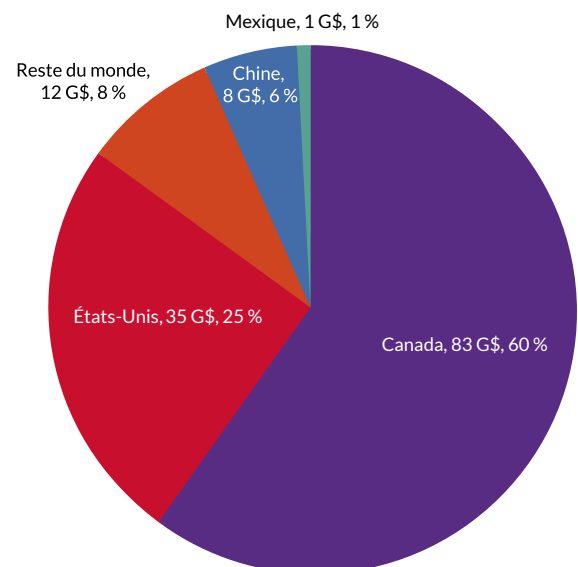
Exposition aux intrants américains

Droits de douane en vigueur sur les marchandises américaines (excl. voitures)



Source : ACC, StatCan

Intrants manufacturés utilisés en construction (2024)



Source : ACC, StatCan

Les droits de douane applicables dépendent de la classification et de l'origine du produit. Dans la pratique, les entrepreneurs, en particulier ceux qui s'approvisionnent auprès de distributeurs, pourraient ne pas connaître le montant de la surtaxe qu'ils devront payer avant que les marchandises n'arrivent à la douane.



Le Canada a réalisé des progrès significatifs en élargissant les exemptions générales spécifiques à certains produits, qui n'exigent pas d'approbation au cas par cas, dans le cadre de quatre régimes distincts : les droits de rétorsion américains, les surtaxes chinoises, les produits sidérurgiques assujettis à des contingents tarifaires et la surtaxe mondiale sur les dérivés de l'acier. Une grande partie de ces mesures d'allègement concerne des produits de l'acier pour lesquels il n'existe aucune alternative canadienne ou dont l'offre est limitée.

Une fois qu'un produit est visé par cette mesure, les importateurs peuvent généralement demander la remise lors de la déclaration des marchandises, ce qui signifie que la surtaxe n'a pas à être payée si l'admissibilité est établie au préalable. Si la surtaxe a déjà été payée, l'importateur peut présenter une demande de rajustement afin d'obtenir le remboursement de ce montant, qui est généralement versé dans un délai de 90 jours.

Les données disponibles ventilent les intrants intermédiaires par source uniquement par secteur d'activité, et non au niveau « produit par secteur ». Il n'est donc pas possible de calculer les taux tarifaires effectifs propres à chaque secteur, d'autant plus que les remises sont définies à un niveau de granularité très élevé au niveau des produits. De plus, les coûts liés aux droits de douane ne s'arrêtent pas à la frontière. Lorsque de nouveaux droits de douane, combinés à des changements dans l'approvisionnement, entraînent des substitutions de composants, des autorisations supplémentaires ou des délais de livraison plus longs, les projets peuvent engendrer des coûts qui vont au-delà du droit de douane lui-même. Ces effets indirects sont encore plus difficiles à quantifier, mais ils n'en sont pas moins réels.

Ces quatre régimes ont chacun leur propre calendrier et leurs propres critères d'admissibilité, même si les évaluations visant à déterminer si l'offre nationale est suffisante se recoupent. Le problème de fragmentation se pose également dans le cadre des politiques « Achetez canadien », où les exceptions liées à l'absence de capacité ou de disponibilité sont évaluées au cas par cas pour chaque marché. Le regroupement des mécanismes d'exonération autour d'une liste unique de produits (préalablement approuvée automatiquement) pour lesquels l'offre nationale est insuffisante permettrait de réduire les chevauchements et d'éliminer les obstacles administratifs inutiles pour les entreprises souhaitant bénéficier de ces mesures d'allègement.

Les règles d'approvisionnement revêtent une importance accrue, car les projets institutionnels et ceux soutenus par les pouvoirs publics sont devenus une source importante de croissance dans le secteur de la construction. Cela a des répercussions importantes pour les maîtres d'ouvrage publics. Des règles d'approvisionnement plus restrictives peuvent accroître les coûts et réduire le nombre de fournisseurs et de soumissionnaires admissibles, ce qui se traduit par des prix de soumission plus élevés et une concurrence moindre. Certaines municipalités sont déjà confrontées à ces défis dans la pratique. En fin de compte, la hausse des coûts d'approvisionnement réduit le volume d'infrastructures publiques qui peuvent être réalisées avec un budget fixe. Lorsque les coûts augmentent, les gouvernements peuvent être amenés soit à réduire leurs dépenses, soit à reporter leurs investissements, soit à réaliser un nombre de projets limité. Il sera d'autant plus difficile d'accélérer la réalisation des projets et d'améliorer la productivité dans le secteur de la construction si celui-ci doit faire face à la fois à une hausse des coûts des matériaux et à des règles d'approvisionnement plus strictes.

Enfin, le transport demeure l'un des principaux obstacles naturels à l'approvisionnement en matériaux canadiens sur le marché intérieur. Le transport de poutres d'acier de l'Ontario vers l'Ouest canadien peut coûter de trois à dix fois plus cher que de s'approvisionner aux États-Unis, principalement en raison de la proximité. En août, le gouvernement fédéral a lancé son programme de 100 M\$ visant à rembourser 50 % des frais de transport interprovincial par chemin de fer et par voie maritime admissibles pour l'acier canadien. Il s'agit là d'un soutien important, même s'il ne résout pas le problème sous-jacent du désavantage du Canada en matière de transport est-ouest.

Le prix de l'essence remonte, celui du diesel encore plus

Même si la rupture des négociations commerciales avec les États-Unis et les discussions de rapprochement avec l'Union européenne ont récemment retenu l'attention, le choc énergétique n'a pas disparu pour autant. Le marché pétrolier semblait se stabiliser au début de l'été, mais cette reprise s'est inversée lorsque le protocole d'entente conclu en juin entre les États-Unis et l'Iran a échoué, et le trafic dans le détroit d'Ormuz reste bien inférieur aux niveaux habituels. Le prix du brut Brent avoisine à nouveau les 100 \$ US par baril, soit environ 40 % de plus que son niveau d'avant la guerre.

Plusieurs grandes banques centrales, dont la Réserve fédérale, la Banque centrale européenne et la Banque du Japon, ont relevé leurs taux directeurs d'une modeste hausse de 25 points de base alors que les perturbations dans le détroit d'Ormuz persistent. La Banque du Canada subit elle aussi une pression croissante, mais comme l'a souligné le gouverneur Tiff Macklem, « la politique monétaire ne peut pas contrebalancer les effets des droits de douane ni influencer les prix mondiaux de l'énergie. Ce qu'elle peut faire, c'est veiller à ce que les événements mondiaux ne compromettent pas la stabilité des prix au Canada. »

Jusqu'à présent, les répercussions de l'inflation au Canada restent relativement localisées. L'indice des prix à la consommation (IPC) global s'est établi à 3 % en août, le prix de l'essence ayant augmenté de 23 % et celui des transports de 7,5 %. Si l'on exclut l'énergie, l'IPC n'a augmenté que de 2,3 %. Pour les entrepreneurs, cependant, le diesel est le carburant le plus pertinent; la hausse du prix de ce dernier a été bien plus importante que celle du pétrole brut. Les prix du diesel au Canada ont dépassé les 2,75 \$ le litre, soit une hausse d'environ 80 % par rapport à l'année dernière. Ottawa a prolongé l'allègement de la taxe d'accise fédérale sur l'essence, le diesel et les carburants d'aviation jusqu'au 31 janvier 2027.

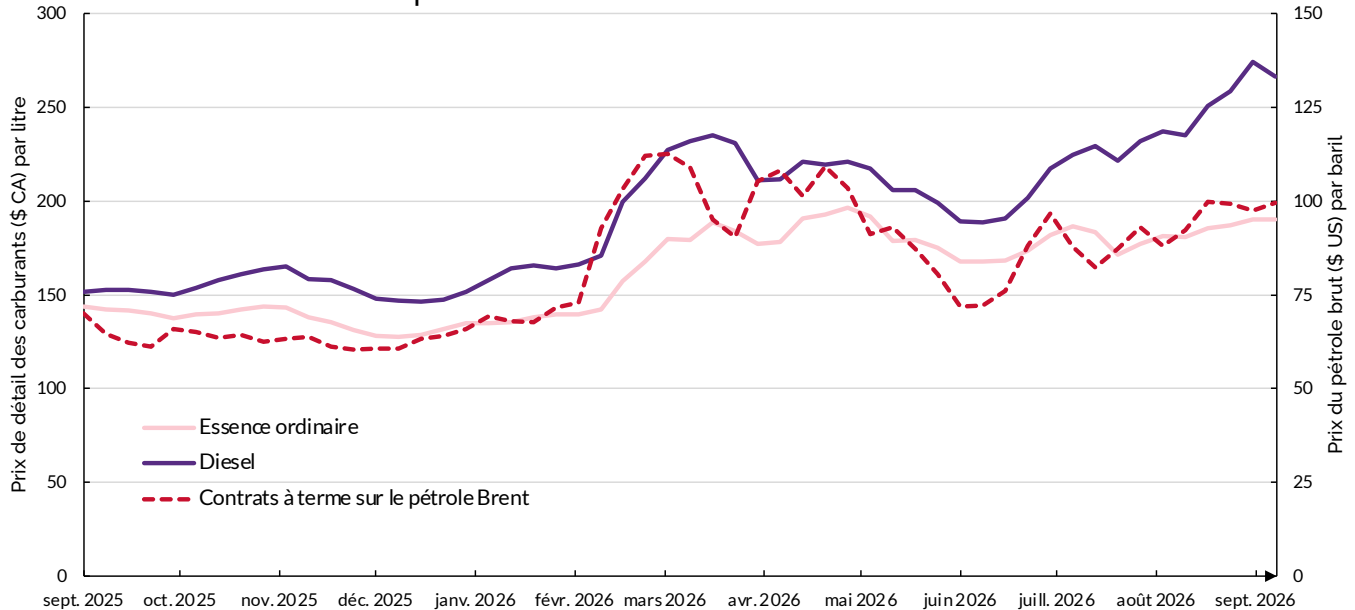


Deux conflits apparemment distincts touchent le même produit de base. Les pays producteurs du Golfe et la Russie étaient des exportateurs de diesel d'une importance disproportionnée. En 2025, ils représentaient respectivement 20 % et 12 % des exportations maritimes mondiales de diesel. Depuis, les attaques incessantes contre les infrastructures énergétiques du Golfe et les frappes répétées de l'Ukraine contre les raffineries russes ont considérablement restreint l'approvisionnement. En août, les exportations combinées de diesel du Moyen-Orient et de la Russie avaient chuté d'environ 75 % par rapport au niveau de l'année dernière, pour s'établir à 520 000 barils par jour. La hausse des exportations des États-Unis n'a pas suffi à combler cet écart.

Les installations elles-mêmes n'ont pas été rasées. La bonne nouvelle, c'est qu'une grande partie des dommages peut être réparée. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), les dommages mineurs subis par une unité de distillation du pétrole brut peuvent souvent être réparés en une ou deux semaines, tandis que les dommages graves subis par des unités secondaires complexes peuvent exiger six à huit mois de travaux. La mauvaise nouvelle, c'est que les frappes se poursuivent. À l'approche de l'hiver, la pénurie de produits raffinés pourrait s'aggraver davantage. Dans l'ensemble, le choc pétrolier est important, mais son ampleur est limitée par rapport aux chocs de demande à grande échelle ou aux perturbations touchant l'ensemble de l'économie comme celles engendrées par la COVID-19.

Pétrole brut et diesel

Prix du pétrole brut et des carburants au détail



Source : RNCan, ACC

Rendement par quantité

Le 15 septembre, les taux des obligations du Trésor américain à 10 ans ont dépassé les 5 %, atteignant leur plus haut niveau depuis 2007. Bien que cette hausse reflète l'incertitude découlant des récents événements politiques, elle témoigne davantage d'une réévaluation de la durée que d'une panique sur les marchés. L'écart de rendement entre les obligations du Trésor à 10 ans et les bons du Trésor à court terme a atteint près de 1 %, son plus haut niveau depuis environ 2010.

Les importants déficits du gouvernement américain contribuent à l'augmentation des émissions de titres du Trésor, tandis que les entreprises recourent elles aussi massivement à l'emprunt pour financer leurs centres de données. Compte tenu de l'augmentation de la dette à long terme qu'il faut absorber et de la concurrence pour attirer les investissements, les investisseurs exigent un rendement de plus en plus élevé pour conserver ces titres. Parallèlement, la hausse des taux d'intérêt japonais et le raffermissement du yen réduisent une source importante de liquidités pour les obligations mondiales.

Les taux d'intérêt canadiens ont suivi la tendance haussière des États-Unis, mais de façon moins marquée. Les titres du Trésor américain sont la référence pour les marchés obligataires mondiaux; ainsi, lorsque leurs taux de rendement augmentent, les obligations canadiennes doivent elles aussi généralement offrir des rendements plus élevés pour rester concurrentielles. La situation budgétaire plus solide du Canada a contribué à maintenir les taux de rendement canadiens à un niveau inférieur à celui des États-Unis, mais cela ne les a pas empêchés d'augmenter.

Pour les entrepreneurs, le constat est simple : même si la Banque du Canada ne relève pas son taux directeur, le coût de financement des projets à long terme peut tout de même augmenter, car le coût d'emprunt à long terme sur le marché a augmenté. En ce qui concerne le financement public, le lien est direct. Les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux financent leurs dépenses en partie par l'émission d'obligations. Lorsque les taux de rendement des obligations gouvernementales augmentent, le coût des nouveaux emprunts et du refinancement augmente en conséquence, ce qui accroît le coût de financement des projets d'infrastructure et d'autres programmes d'investissement.

Pour ce qui est du financement privé, l'effet se manifeste dans la structure du capital du projet. Le financement peut provenir d'hypothèques, de prêts, d'obligations de projet, d'emprunts d'entreprise ou de placements en actions. Ces modes de financement sont, en fin de compte, influencés par le même contexte de taux d'intérêt sans risque sous-jacent, auquel s'ajoutent des primes liées aux risques de crédit, de durée et de projet. Cela signifie que la hausse des rendements obligataires peut entraîner une augmentation des coûts des prêts hypothécaires et du financement de projets, tout en faisant grimper le rendement exigé par les investisseurs avant qu'ils n'engagent leurs capitaux.

Secteur de la construction ICIC : Performances et tendances sectorielles

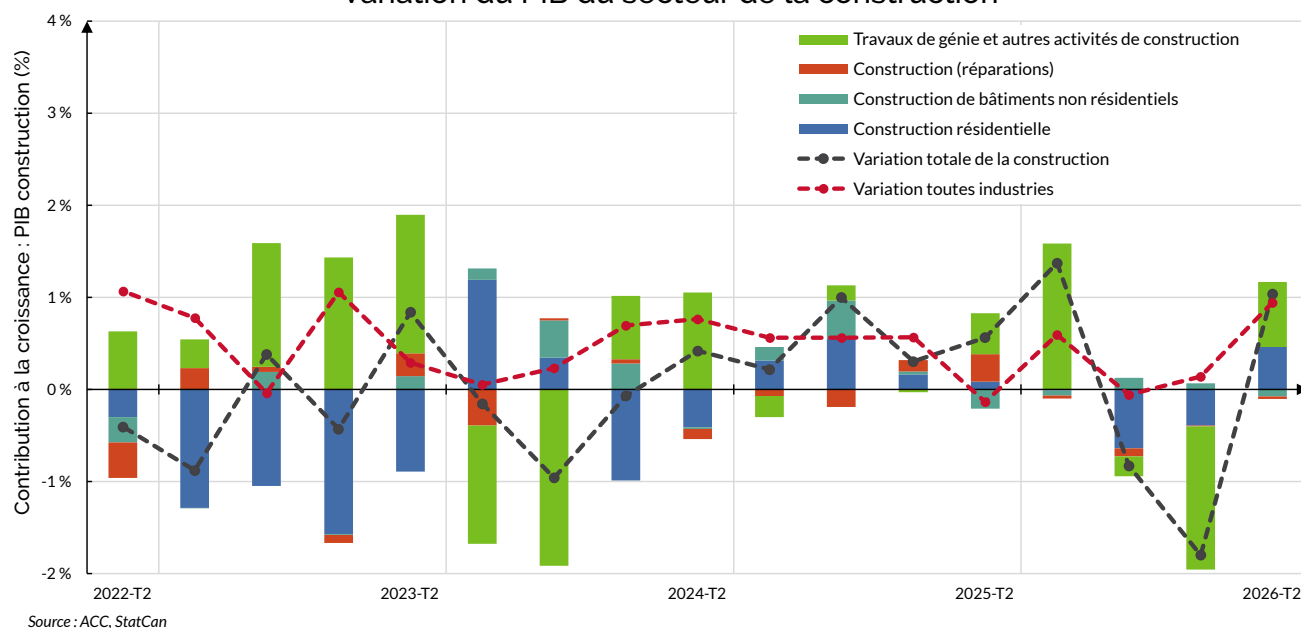
PIB sectoriel

Le PIB par industrie mesure la valeur ajoutée d'une industrie, y compris les salaires versés, l'excédent brut d'exploitation et les taxes sur la production, déduction faite des coûts intermédiaires. Il est calculé selon l'approche de la production, plutôt que de celle des dépenses; par conséquent, il n'est pas directement comparable au chiffre principal du PIB national. Selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), l'industrie de la construction englobe la construction de bâtiments résidentiels et non résidentiels, les réparations, le génie civil et d'autres activités de construction.

Le secteur de la construction a connu une reprise au T2 2026, après deux trimestres de recul. Le PIB du secteur a augmenté de 1 % en glissement trimestriel, ce qui correspond à la moyenne de l'ensemble des secteurs (+0,9 %). Les activités d'ingénierie et autres activités de construction ont connu une reprise de 2 %, tandis que la construction résidentielle a augmenté de 1,5 %, portée par les travaux de rénovation et d'amélioration ainsi que par la construction d'appartements.

PIB du secteur de la construction

Variation du PIB du secteur de la construction



Ce sont les activités d'ingénierie et les autres activités de construction qui ont le plus contribué à cette reprise. Compensée en partie par la reprise des dépenses en immobilisations dans le secteur du pétrole et du gaz, elle a rebondi de 7,2 % après le fort recul enregistré au T1. Toutefois, à 11 G\$, les dépenses d'investissement dans le secteur du pétrole et du gaz sont restées légèrement inférieures à leur niveau de l'année précédente.

Après deux trimestres consécutifs de baisse, l'activité dans le secteur de la construction a retrouvé un niveau proche de celui enregistré un an plus tôt. Toutefois, la reprise reste inégale selon les segments de l'industrie. En glissement annuel, la construction d'ouvrages d'ingénierie a augmenté de 1,4 %, tandis que la construction de bâtiments non résidentiels est restée pratiquement inchangée. La construction résidentielle et les travaux de rénovation ont reculé de 1,8 % et de 0,8 % respectivement.

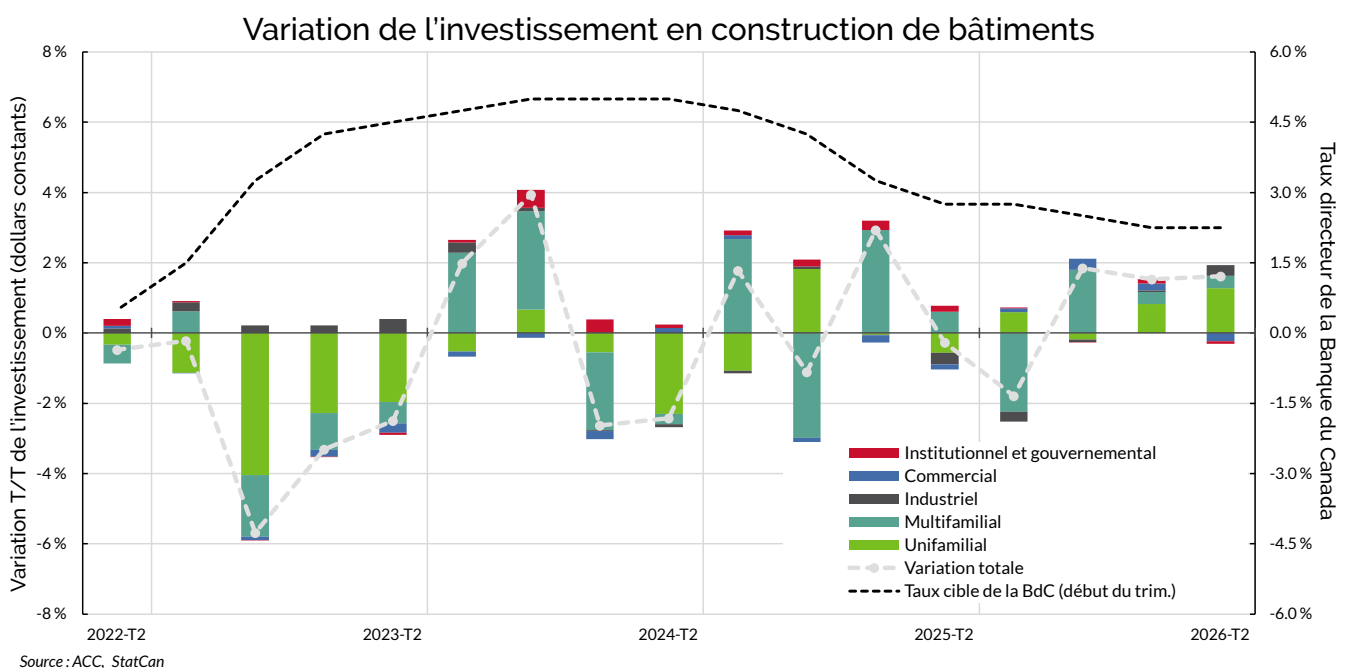
Investissements dans la construction de bâtiments

L'investissement dans la construction de bâtiments mesure le montant dépensé par les individus et les organisations pour des projets de construction, sans inclure les investissements fonciers. Le montant est estimé pour le mois au cours duquel les travaux ont été effectués, sur la base des permis délivrés et des mises en chantier. En règle générale, cet indicateur est décalé de deux mois par rapport à la date de délivrance des permis de construction.

Au T2 2026, le Canada a enregistré 63,9 G\$ d'investissements dans la construction de bâtiments, soit une hausse de 1,1 % par rapport au trimestre précédent. Cette croissance est presque exclusivement attribuable à la construction résidentielle unifamiliale, qui a augmenté de 2,9 %, tandis que la construction résidentielle multifamiliale a légèrement augmenté de 0,7 %.

À l'échelle régionale, les résultats sont demeurés inégaux, notamment dans le secteur de la construction résidentielle. L'Alberta a connu une baisse globale d'environ 10 %, principalement attribuable à la construction résidentielle multifamiliale, tandis que la croissance enregistrée dans le secteur industriel, commercial et institutionnel (ICI) n'a pas suffi à compenser ce recul. La région de l'Atlantique a également connu un recul d'une ampleur similaire, mais ce ralentissement a touché l'ensemble des secteurs résidentiel, commercial, industriel et institutionnel. À l'inverse, la Colombie-Britannique et le Québec ont enregistré une croissance de 6,4 % et 6,9 % respectivement, tandis que le Manitoba a connu une hausse de près de 16 % en glissement trimestriel. La croissance dans ces trois provinces a été soutenue par la hausse de la construction d'immeubles à logements multiples.

Investissements





Permis de construction

La valeur des permis de construction est un indicateur avancé de l'activité de construction verticale. Elle est notée mensuellement au sein d'environ 2 400 municipalités qui délivrent des permis avant que la construction ne puisse commencer, en fonction du coût déclaré sur la demande de permis. Cet indicateur donne une idée du volume de travail auquel le secteur peut s'attendre au cours des six prochains mois. Il reflète principalement l'activité de construction de nouveaux bâtiments, étant donné que de nombreux projets de rénovation et de génie civil lourd n'exigent pas de permis de construction. Tous les chiffres sont en dollars constants et font l'objet d'un ajustement saisonnier.

La valeur des permis de construction a rebondi après avoir atteint son niveau le plus bas vers le milieu de l'année 2025, mais cette reprise est due de manière disproportionnée à de grands projets institutionnels. La valeur totale des permis a augmenté de 2,1 % au T2, tandis que la valeur des permis institutionnels a atteint un niveau record de 6,1 G\$ en termes réels, une hausse attribuable presque exclusivement au méga-permis de 3,8 G\$ délivré en juin pour l'hôpital Peter Gilgan de Mississauga.

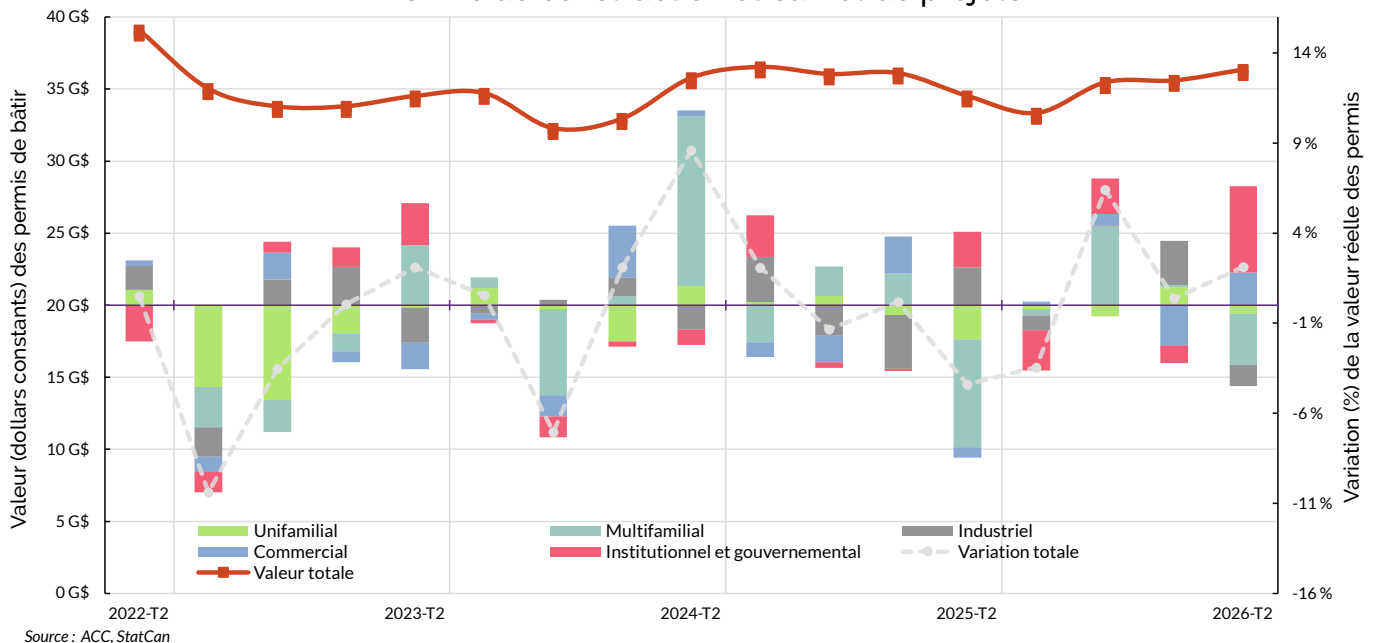
Parallèlement, le marché résidentiel a continué de s'affaiblir. La valeur des permis de construction d'immeubles à logements multiples a baissé de 2,8 %, cette baisse étant presque entièrement attribuable à l'Ontario et à la Colombie-Britannique. Le Manitoba a également enregistré une baisse de près de 30 %, atteignant son niveau le plus bas au cours des cinq derniers trimestres. Partout au Canada, les municipalités ont délivré des permis de construction pour environ 80 000 nouveaux logements au cours du T2, soit environ 2 200 de moins qu'au même trimestre l'année dernière.

Les intentions de construction industrielle ont reculé de 12,5 %, perdant ainsi une partie de leur reprise observée au T1. Une grande partie de cette croissance s'est concentrée exclusivement en Saskatchewan, ce qui reflète probablement l'octroi de permis liés au projet de potasse Jansen de BHP. Les commandes pourraient encore s'affaiblir si l'incertitude renouvelée entourant les droits de douane se traduit par un ralentissement des investissements dans le secteur manufacturier. Les intentions du secteur commercial se sont redressées après leur baisse du T1, enregistrant une hausse d'environ 11 %, les gains les plus importants ayant été observés en Ontario et au Manitoba.

Au niveau provincial, la Colombie-Britannique a connu un ralentissement après trois trimestres consécutifs de croissance, la valeur totale des permis ayant reculé d'environ 13 % au T2. Le ralentissement a été généralisé, tant dans le secteur de la construction résidentielle que dans celui de la construction ICI. L'Alberta et la Nouvelle-Écosse restent également en dessous des niveaux de 2025. À court terme, l'un des principaux enjeux consistera à déterminer dans quelle mesure les investissements récemment annoncés dans les centres de données et les infrastructures électriques connexes se traduiront par une augmentation de la valeur des permis de construction au cours des prochains mois.

Permis

Permis de construction et carnet de projets



Conditions du marché du travail

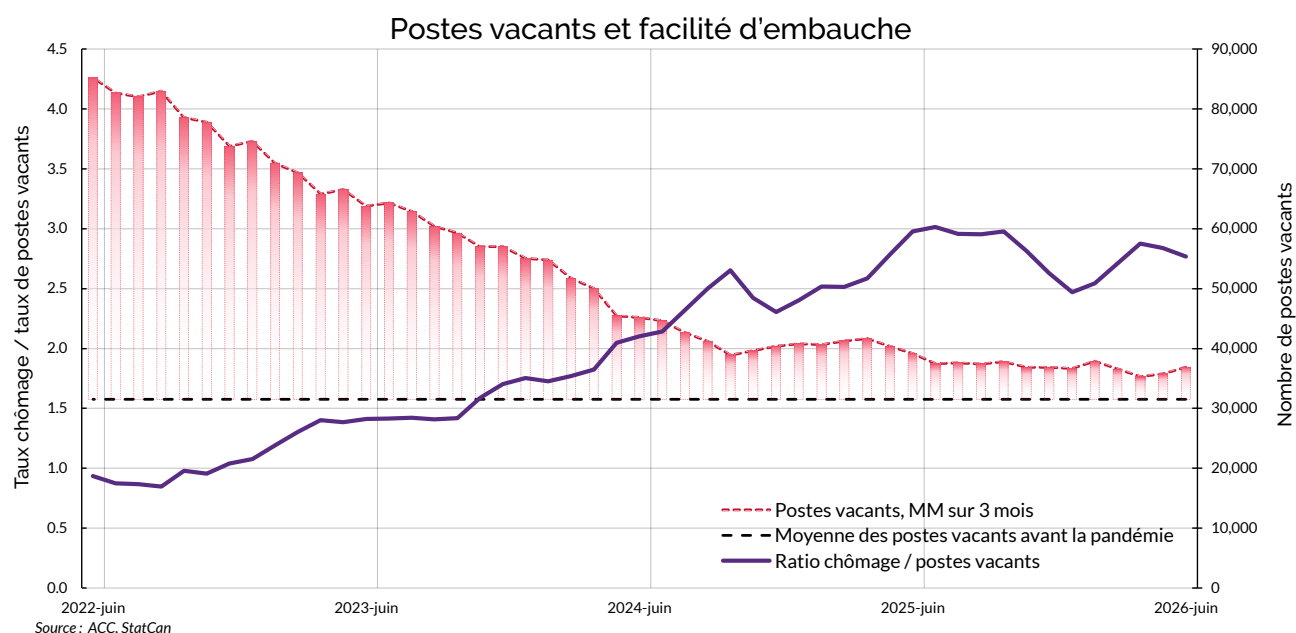
La construction est une pierre angulaire de l'économie canadienne. Elle emploie environ 1,64 million de personnes, soit près de 8 % de la main-d'œuvre canadienne, ce qui en fait le sixième secteur le plus important au niveau national. Pourtant, l'industrie est confrontée à des défis uniques en matière de main-d'œuvre. BuildForce Canada prévoit une pénurie de 34 300 travailleurs d'ici 2034. Pour les entrepreneurs, la disponibilité de la main-d'œuvre a une incidence directe sur les échéanciers, le prix des offres et la compétitivité. Cette section examine les niveaux d'emploi actuels, les postes vacants et les tensions sur le marché du travail. Sauf indication contraire, les calculs sont basés sur des valeurs corrigées des variations saisonnières.

Postes vacants

La meilleure façon d'évaluer la situation du marché du travail est d'examiner à la fois l'offre et la demande de main-d'œuvre. Les offres d'emploi reflètent les besoins des employeurs en matière de recrutement et, associées au chômage, donnent une idée de la difficulté à pourvoir les postes ou à trouver du travail.

Le nombre d'offres d'emploi dans le secteur de la construction est resté globalement inchangé au T2, soit environ 36 000, mais a connu des fluctuations importantes au cours du trimestre. Le nombre d'offres d'emploi a chuté à 32 300 en avril, son plus bas niveau depuis 2019, avant de rebondir en mai et de remonter encore à 39 100 en juin, un sommet en six mois.

Postes vacants





Chômage et tensions sur le marché du travail

Le taux de chômage national a diminué de 6,6 % en mai à 6,4 % en août. Le secteur de la construction a suivi une tendance inverse au cours de la même période, passant de 5,8 % à 6,3 %, son niveau le plus élevé depuis octobre dernier. Cette hausse s'explique principalement par le fait que la croissance de la main-d'œuvre dans le secteur de la construction a dépassé celle de l'emploi, qui est restée relativement stable, ce qui laisse penser qu'un plus grand nombre de travailleurs se tournent vers ce secteur sans pour autant trouver un emploi.

Au T2 2026, le secteur de la construction comptait environ 104 000 demandeurs d'emploi en moyenne par mois, soit environ 6,9 % du nombre total de chômeurs. La part du secteur de la construction dans le chômage total s'est progressivement redressée depuis la fin de 2025, passant de 5,6 % en novembre à 7,5 % en août.

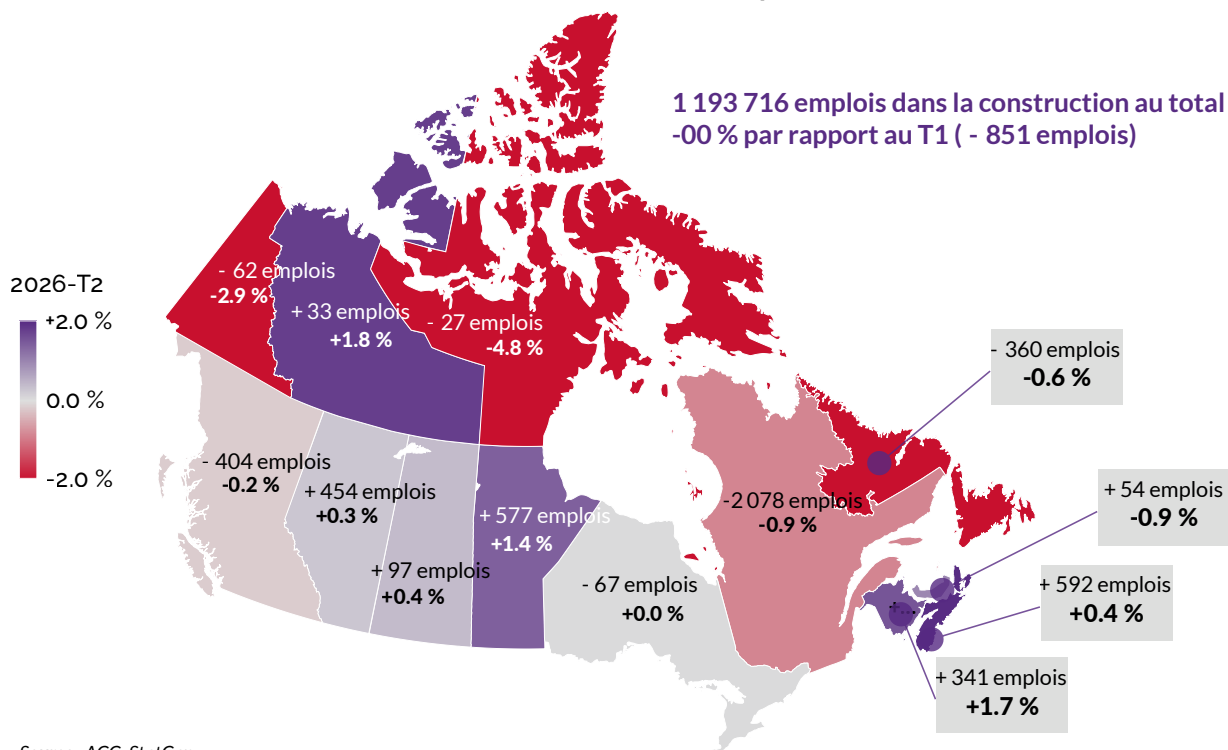
Le degré de tension sur le marché du travail est évalué en mesurant le taux de chômeurs par rapport aux postes vacants. Un rapport plus faible indique un marché plus tendu, ce qui signifie que les entreprises ont plus de difficultés à pourvoir les postes vacants. Les conditions d'embauche se sont nettement assouplies en avril, lorsque le nombre de postes vacants dans le secteur de la construction est tombé à 31 500. En mai et en juin, l'afflux de travailleurs a suivi la remontée du nombre de postes vacants, ce qui a maintenu le degré de tension à près de trois chômeurs par poste vacant.

Emplois salariés : EERH

L'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) permet de suivre le nombre d'emplois à partir des registres de paie, qu'ils soient salariés ou rémunérés à l'heure, offrant un indicateur plus stable des tendances sectorielles de l'emploi. L'EERH fournit une vue plus granulaire de la composition des sous-secteurs et des heures travaillées, avec une définition géographique basée sur la localisation de l'emploi. Selon l'EERH, le secteur de la construction représentait près de 1,3 million d'emplois salariés en 2025, soit 7 % de l'emploi total tous secteurs confondus. Cette série présente de faibles variations, généralement inférieures à 2 % dans la plupart des provinces.

Variation de l'EERH

Variation trimestrielle de l'emploi (EERH)



Le nombre total de salariés du secteur de la construction est essentiellement resté inchangé au T2, par rapport au T1 2026, après quatre augmentations trimestrielles successives. Les emplois salariés ont diminué en avril avant de se redresser en mai et en juin, avec une hausse de 5 600 emplois salariés, soit 0,5 %, entre avril et juin. En juin, le taux d'emploi était à 1,5 % au-dessus de son niveau de l'année précédente.

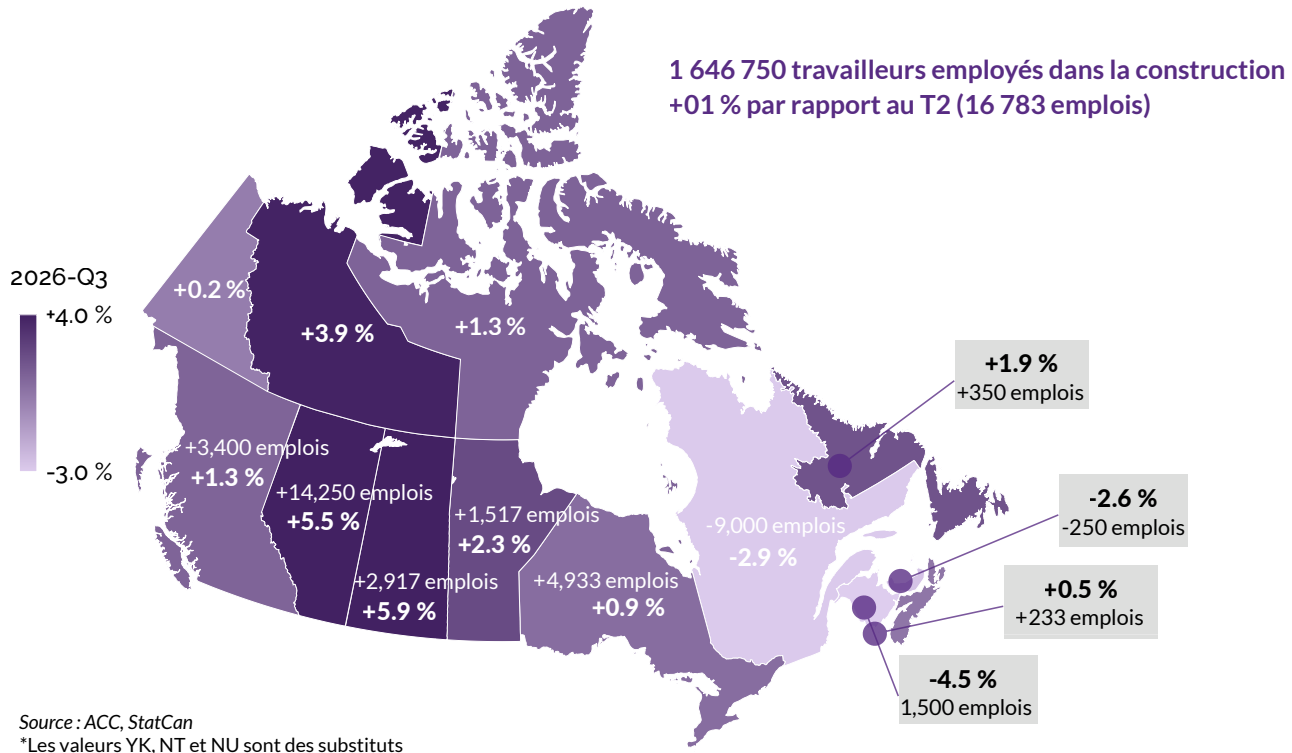
Les résultats des provinces variaient. C'est au Québec que l'on a enregistré la plus forte baisse en valeur absolue, avec un recul de près de 1 %, ce qui marque la première baisse trimestrielle des emplois salariés dans cette province depuis le T2 2024. En revanche, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont continué d'afficher une tendance à la hausse, prolongeant ainsi la tendance générale observée au cours des derniers trimestres, tandis que les variations dans la plupart des autres provinces sont restées modestes. Pour l'essentiel, l'Ontario ne fluctue pas et reste stagnant depuis la forte baisse enregistrée au début de 2025.

EPA

L'Enquête sur la population active (EPA) recense le nombre de personnes ayant un emploi à partir des résultats d'une enquête auprès des ménages. Il s'agit de l'enquête la plus souvent citée lorsqu'on évoque les données sur le chômage au Canada, et elle prend en compte à la fois les salariés et les travailleurs autonomes. L'EPA fait état de plus de 1,6 million de personnes employées dans le secteur de la construction, ce qui représente 7,8 % de l'emploi total; la définition géographique se fonde sur le lieu de résidence plutôt que sur le lieu de travail. Sauf indication contraire, les chiffres sont estimés sur la base des résultats des deux premiers mois du trimestre représenté.

Variation EPA

Variation trimestrielle de l'emploi (EPA)



En juillet et en août, l'emploi dans le secteur de la construction a augmenté de 1 % par rapport à la moyenne du T2, ce qui représente une hausse d'environ 17 000 travailleurs. C'est surtout en juillet que cette hausse s'est produite. En moyenne, l'emploi dans le secteur de la construction en juillet et en août était supérieur de 1,2 % à celui de la même période de l'année précédente. Ces changements correspondent globalement à l'évolution de l'emploi observée dans l'ensemble de l'économie.

Sept des dix provinces ont enregistré une augmentation de l'emploi dans la construction. C'est l'Alberta qui a enregistré la plus forte hausse, avec une augmentation de 5,5 %, soit environ 14 000 travailleurs. Le Québec a enregistré une baisse de 2,9 % (-9 000 travailleurs). L'emploi total dans le secteur de la construction au Québec affiche une tendance à la baisse et se situe désormais à environ 10 % sous son niveau du début de 2025. Comme nous l'avons déjà mentionné, cette faiblesse contraste avec l'emploi salarié et d'autres indicateurs, qui continuent de refléter des niveaux d'activité dans le secteur de la construction historiquement élevés dans la province. Le Nouveau-Brunswick a également enregistré une baisse de 4,5 %.



Coût de la construction de bâtiments

L'indice des prix de la construction de bâtiments (IPCB) suit le coût total de la construction d'un bâtiment type dans les 15 régions métropolitaines de recensement (RMR) les plus importantes du Canada. Il est basé sur le prix total des offres soumises par les entrepreneurs généraux et donne un aperçu des divisions, régions ou types de bâtiments MasterFormat® qui subissent les pressions inflationnistes les plus fortes. Au cours des neuf dernières années, depuis janvier 2017, l'IPCB a augmenté de plus de 50 %, doublant ainsi l'augmentation de l'indice des prix à la consommation (IPC). En conséquence, les coûts des imprévus ont augmenté, entraînant des retards et des annulations de projets.

Par secteur

Dans l'ensemble, les coûts liés au secteur non résidentiel ont augmenté de 3,5 % par rapport à l'année dernière, soit une baisse par rapport aux 3,9 % enregistrés au T1 après révision. Les droits de douane sur l'acier continuent de tempérer le ralentissement général de l'inflation dans le secteur de la construction. Le secteur des charpentes métalliques et des constructions métalliques a poursuivi sa tendance à la hausse, les prix ayant augmenté de plus de 8 % par rapport à l'année dernière. Observer le secteur de l'acier est une bonne façon de constater les pressions sur les coûts liées aux droits de douane. Les taux tarifaires applicables à de nombreux produits sidérurgiques sont élevés, pouvant atteindre 50 %, alors qu'environ 40 % des intrants concernés sont importés. La hausse continue enregistrée dans les secteurs de l'IPCB à forte intensité d'acier contraste également avec la surproduction mondiale sous-jacente, qui, autrement, exercerait une pression à la baisse sur les prix.

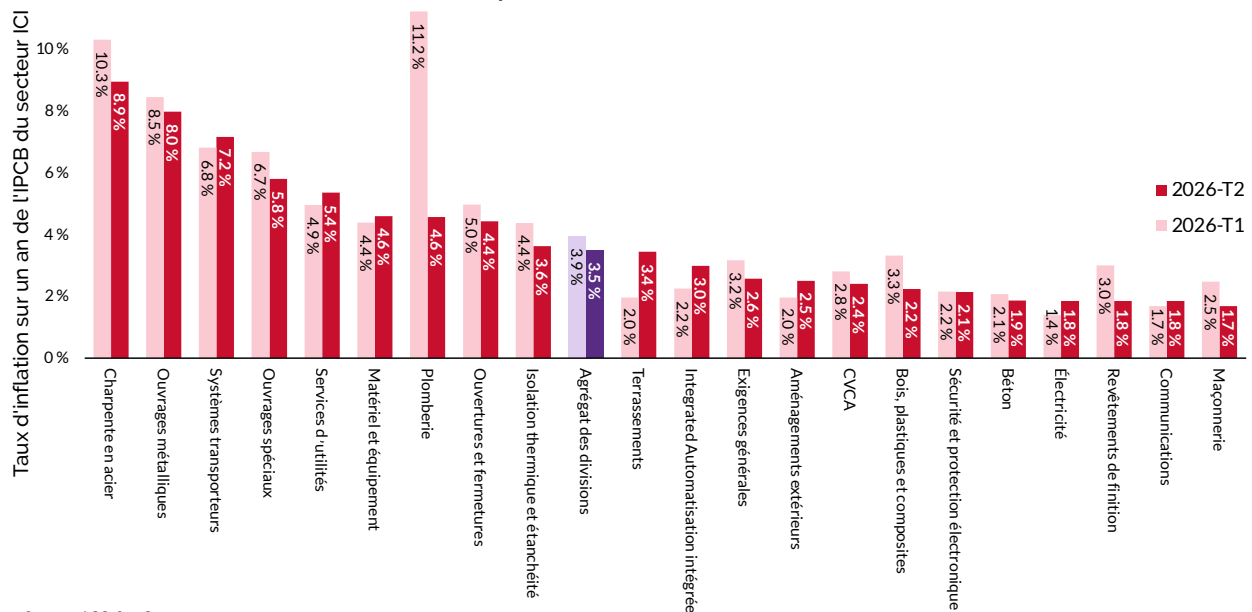
Les prix de la production nationale, comme l'indice des prix des produits industriels (IPPI), ne sont pas une référence exhaustive. L'acier produit par les aciéries canadiennes et celui qui est utilisé en fin de compte sur les chantiers de construction canadiens sont des produits différents. Le secteur de la construction s'approvisionne en acier importé, mais aussi en acier produit au pays et en produits transformés en aval. Les secteurs à forte intensité d'acier continuent d'afficher des prix nettement supérieurs à la moyenne générale. Le ralentissement apparent de leur inflation en glissement annuel s'explique en partie par un effet de base. On effectue désormais des comparaisons avec le T2 2025, période à laquelle les premières mesures de rétorsion canadiennes sur l'acier américain étaient déjà entrées en vigueur. Sur une base trimestrielle, ces divisions ont enregistré une nouvelle hausse d'environ 2 %.

En glissement trimestriel, les hausses les plus marquées ont été enregistrées dans les secteurs de l'équipement de transport (+2,9 %) et des travaux de terrassement (+2,2 %), ce qui s'explique en partie par la hausse des coûts de carburant liée à l'utilisation des machines et au transport. Ce phénomène pourrait prendre davantage d'ampleur avec l'arrivée de l'hiver, lorsque la hausse de la demande de chauffage exerce une pression à la hausse sur les prix de l'énergie et que le secteur de la construction consomme davantage de combustible pour le chauffage des chantiers.

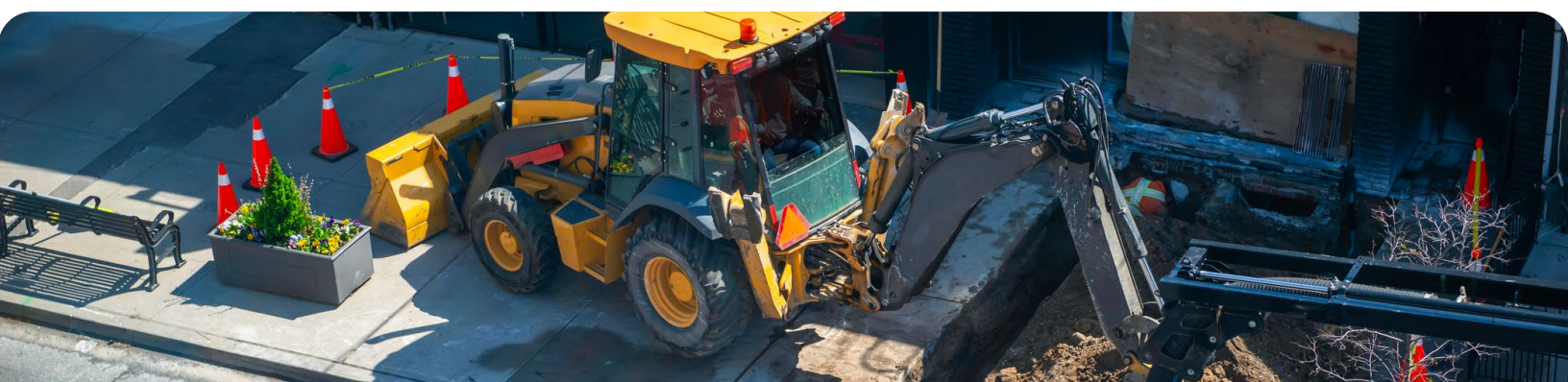
À l'avenir, le contexte des coûts ne fera que se compliquer. Le Canada a imposé des droits de douane de 25 % sur certaines armoires et meubles-lavabos en bois, tandis que la dernière série de contre-mesures a fait passer les droits de douane sur certains produits américains en acier et en aluminium de 25 % à 50 % et a étendu ces mesures à d'autres produits liés au secteur de la construction. Les exigences relatives à l'achat de produits canadiens s'étendent également aux marchés publics fédéraux et aux projets financés par le gouvernement fédéral. L'inflation globale reste relativement modérée, mais des pressions sous-jacentes persistent. Le degré d'exposition de chaque projet revêt une importance considérable; les projets faisant largement appel à l'acier et exigeant beaucoup d'équipement étant confrontés à une hausse des coûts de main-d'œuvre.

IPCB-Division

Inflation de l'ICI par divisions MasterFormat® : Quinze RMR



Source : ACC, StatCan





Par région métropolitaine de recensement et par type de bâtiment

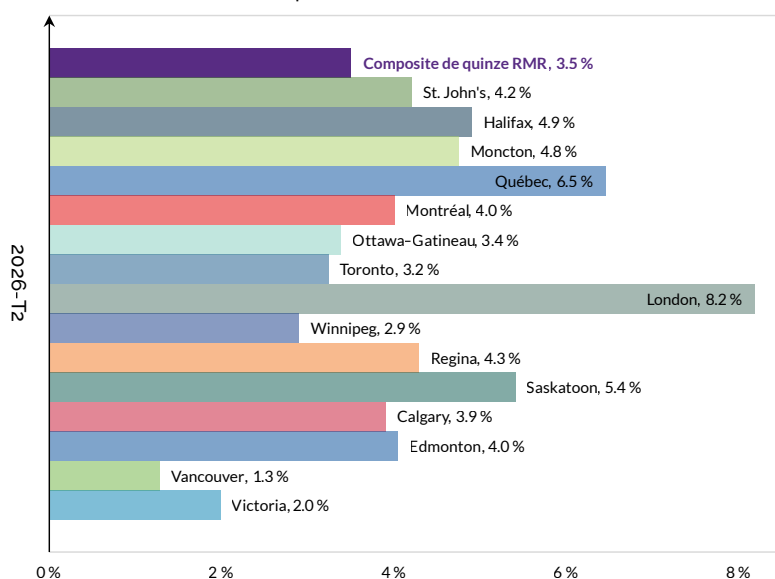
Bien que la croissance à London et à Québec ait ralenti par rapport à celle enregistrée un an plus tôt, ces deux villes ont continué d'afficher les hausses les plus fortes parmi les principaux marchés, avec 8,2 % et 6,5 % respectivement. C'est également sur ces marchés que la croissance trimestrielle a été la plus forte, suivis par Saskatoon, Montréal et Regina. Vancouver affiche maintenant le taux d'inflation le plus bas, à 1,3 %, suivi de Victoria, à 2 %. Au Québec, une augmentation salariale syndicale de 5 % est entrée en vigueur le 26 avril dans les secteurs de l'ICI et de la construction du génie civil, ce qui a directement contribué aux pressions sur les coûts au T2.

L'inflation en glissement annuel s'est modérée pour tous les types de bâtiments, mais la hausse des coûts de construction est restée la plus forte pour les bâtiments industriels. Les usines, les gares d'autobus et les entrepôts ont continué d'enregistrer une hausse des coûts supérieure à la moyenne, ce qui s'explique par leur plus grande dépendance à l'égard de l'acier de construction et de la fabrication métallique.

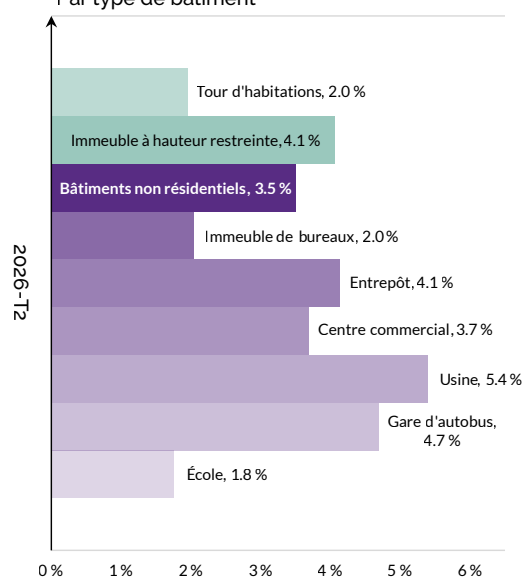
IPCB-RMR

Inflation en glissement annuel de l'ICI IPCB

Deux derniers trimestres par RMR



Par type de bâtiment





Conditions d'affaires et perspectives pour l'industrie

Attentes et obstacles pressants

Les résultats de l'Enquête canadienne sur les perspectives économiques (ECPE) du T3 donnent un aperçu des principaux obstacles auxquels les entreprises de construction se heurtent actuellement. L'enquête est réalisée régulièrement au début de chaque trimestre.

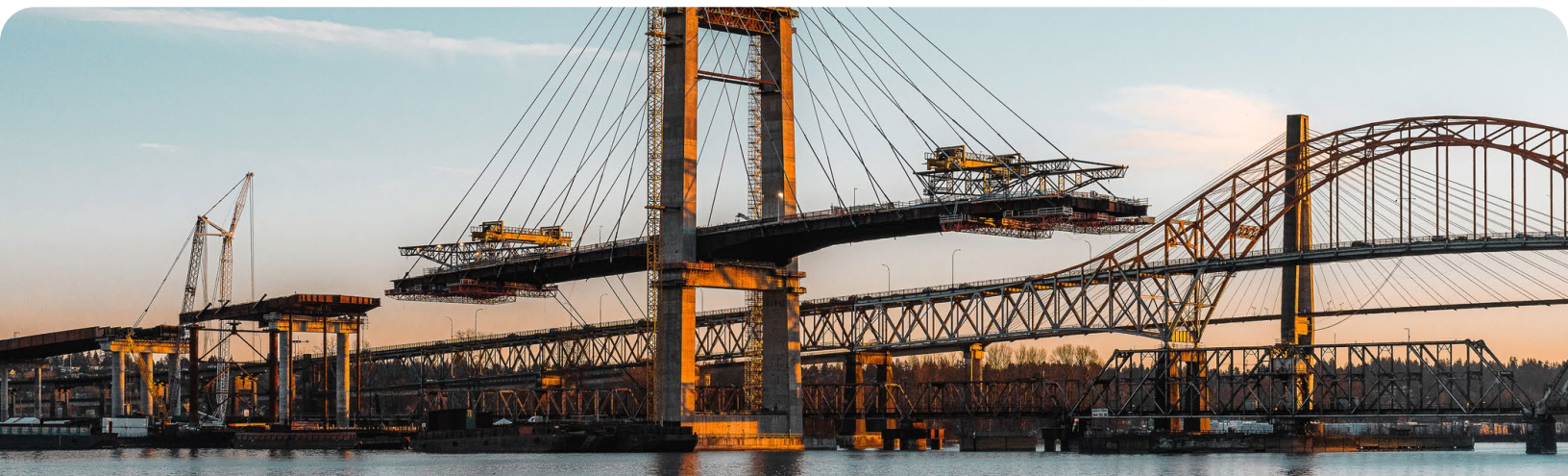
Le climat dans le secteur de la construction se situait à peu près au milieu du classement parmi les 16 secteurs identifiés dans l'ECPE. Il est important de noter que le sondage a été mené en juillet, avant la dernière flambée des prix de l'énergie et la rupture des négociations commerciales entre le Canada et les États-Unis. Environ 73 % des entreprises se sont dites très ou plutôt optimistes quant aux perspectives à court terme, contre 15 % qui se sont dites plutôt ou très pessimistes. Alors que 18 % des entreprises ne prévoyaient aucun obstacle au cours des trois prochains mois, 70 % s'attendaient à des obstacles liés aux coûts et 39 % à des obstacles liés à la main-d'œuvre.

Les obstacles signalés se sont globalement atténués à partir du T2, les améliorations les plus marquées ayant été observées au niveau des coûts de transport et des primes d'assurance. Avec le recul, ce soulagement semble avoir été prématuré. Les prix du diesel ont continué d'augmenter après la clôture du sondage, tandis que la rupture des négociations commerciales entre le Canada et les États-Unis a introduit une nouvelle source d'incertitude. Les entreprises étaient plus nombreuses à se dire préoccupées par le recrutement d'employés qualifiés (30 %) que par une pénurie pure et simple de main-d'œuvre (22 %), ce qui laisse entendre que l'adéquation des compétences reste un enjeu plus important que la disponibilité globale de travailleurs. Au moins une entreprise sur cinq s'attendait à rencontrer chacun des principaux obstacles liés à la demande, notamment la difficulté à attirer de nouveaux clients ou à fidéliser les clients existants.

À l'échelle régionale, les entreprises de construction du Québec, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador se sont montrées les plus optimistes, tandis que celles de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan se sont révélées les plus pessimistes. C'est en Colombie-Britannique, en Alberta et en Nouvelle-Écosse que les entreprises se sont montrées les plus préoccupées par la hausse des coûts, plus de 80 % d'entre elles signalant au moins un obstacle lié aux coûts. Par ailleurs, environ la moitié des entreprises de construction de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan, du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve-et-Labrador s'attendaient à rencontrer des obstacles liés à la main-d'œuvre.

ECPE T3-2026

Rang	Obstacles	T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.	Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alb.	C.-B.	YK	HNT	NU	CAN
1	Inflation	48 %	32 %	42 %	65 %	32 %	50 %	44 %	50 %	64 %	68 %		26 %		52 % -1 p.p.
2	Coûts liés au transport	29 %	18 %	38 %	33 %	17 %	28 %	20 %	29 %	48 %	48 %			3 %	33 % -7 p.p.
3	Coût des intrants	16 %	15 %	40 %	29 %	25 %	25 %	29 %	29 %	37 %	45 %	9 %		0 %	31 % -2 p.p.
4	Coût des assurances	23 %	13 %	38 %	20 %	22 %	23 %	19 %	37 %	44 %	45 %			3 %	31 % -10 p.p.
5	Recrutement d'employés qualifiés	34 %	17 %	42 %	37 %	29 %	26 %	32 %	48 %	37 %	30 %	8 %	23 %		30 % 0 p.p.
6	Taux d'intérêt et des coûts liés à la dette	44 %	15 %	24 %	33 %	19 %	25 %	17 %	20 %	25 %	50 %	0 %		0 %	29 % +3 p.p.
7	Capacité à attirer de nouveaux clients ou à maintenir la clientèle actuelle	14 %	11 %	6 %	8 %	18 %	26 %	8 %	13 %	20 %	29 %	6 %	9 %	0 %	22 % +3 p.p.
8	Intensification de la concurrence	23 %	1 %	14 %	15 %	9 %	22 %	9 %	21 %	36 %	29 %	0 %	12 %	0 %	22 % -9 p.p.
9	Pénurie de main-d'œuvre	36 %	17 %	42 %	38 %	20 %	11 %	14 %	35 %	25 %	33 %	1 %	18 %		22 % -1 p.p.
10	Fluctuations de la demande des consommateurs	9 %	16 %	29 %	12 %	11 %	25 %	7 %	18 %	20 %	28 %	0 %	3 %	0 %	21 % -2 p.p.



À l'avenir : **Considérations économiques et politiques clés**

Budget 2026

Le budget fédéral d'automne devrait être déposé en novembre. Il comprendra des mesures récemment annoncées, telles que la méga-déduction pour la productivité, qui élargirait considérablement les déductions immédiates, pour un coût fiscal estimé à 36 G\$ au cours des cinq prochaines années. Le budget devrait donner une image plus claire de cette situation et de toute mesure d'investissement supplémentaire, parallèlement à une mise à jour budgétaire fédérale six mois après l'adoption de changements majeurs et dans un contexte économique en pleine évolution.

Fonds pour bâtir des collectivités fortes

Ce fonds de 51 G\$ passe progressivement de la phase d'annonce à celle de la conclusion d'ententes. Son volet provincial et territorial, d'une valeur de 17,2 G\$, exige des ententes bilatérales avant que les fonds puissent être versés, et des ententes ont été signées avec un nombre croissant de provinces jusqu'en 2026. Ces ententes devraient être finalisées au cours des prochains mois et, pour les entrepreneurs, elles permettent de rapprocher l'enveloppe de financement nationale pour les projets concrets.

L'approvisionnement local se complique

Les entrepreneurs collaborent déjà avec les maîtres d'ouvrage publics dans le cadre des politiques « Achetez canadien » et « Achetez ontarien ». Les défis peuvent varier considérablement d'un projet à l'autre : certains maîtres d'ouvrage poussent davantage à l'approvisionnement local, tandis que d'autres se concentrent sur ce qui peut être réellement réalisé, laissant aux entrepreneurs le soin de s'adapter en conséquence. Entre-temps, la mosaïque provinciale s'est élargie. Le Manitoba a mis en place en septembre sa propre politique « Achetez manitobain, achetez canadien », tandis que le Québec a annoncé sa stratégie gouvernementale en matière d'approvisionnement public pour la période 2026-2030. En fin de compte, la mise en œuvre est tout aussi importante que les règles elles-mêmes.

Quels sont les grands projets en cours?

Après une année marquée par les listes de projets et les annonces, la question clé à l'aube de 2027 est de savoir quels projets se concrétiseront par des travaux de construction. La décision finale d'investissement concernant le centre de données de Meta dans le comté de Sturgeon a été prise en juillet, tandis que la construction du Greenlight Electricity Centre, qui y est associé, devrait débuter cet automne. Les travaux d'expansion du projet GO s'accroissent, tandis que la phase 2 du projet LNG Canada se prépare en vue d'une éventuelle décision finale d'investissement d'ici la fin de l'année.

Pour plus d'information sur ce rapport ou sur les travaux actuellement menés par l'ACC afin de résoudre ces problèmes, veuillez envoyer un courriel à Yunhan Liu, analyste, économie et politique, à yliu@cca-acc.com.



Inscrivez-vous à la liste d'envoi de l'ACC pour recevoir directement dans votre boîte de réception des mises à jour économiques, des analyses du secteur et des renseignements sur l'évolution des politiques.

Scannez le code QR pour vous abonner :



Association canadienne
de la construction
**Services axés sur les
pratiques exemplaire**