



Taux d'intérêt, prix de l'énergie et économie : répercussions pour les concessionnaires automobiles.

Contributions d'Études économiques BMO au rapport du Financement aux concessionnaires du troisième trimestre de 2026

Bienvenue à notre publication trimestrielle axée sur le secteur de l'automobile. L'objectif de ce rapport est de vous donner un aperçu de ce que nous entendons et voyons sur le marché, tant à l'échelle locale que transfrontalière.



Kyle Kuchma

Chef, Financement aux
concessionnaires, Canada
BMO Entreprises



Ghram Debes

Chef, Financement aux
concessionnaires, États-Unis
BMO Entreprises





Les taux d'intérêt et le choc pétrolier

- La forte remontée des prix de l'énergie a modifié les perspectives de taux d'intérêt. Le West Texas Intermediate (WTI) se situe actuellement au-delà de 100 \$ US le baril, ce qui a accentué les pressions inflationnistes à court terme et fait grimper les taux obligataires des deux côtés de la frontière.
- Aux États-Unis, l'indice des prix à la consommation (IPC) de base a augmenté de 0,3 % en août, l'inflation dans le secteur des services nourrissant les craintes que la hausse des coûts de l'énergie entraîne une hausse générale des prix. Études économiques BMO s'attend maintenant à ce que la **Réserve fédérale donne suite à sa hausse des taux de septembre avec une augmentation de 25 points de base en décembre**, ce qui portera la fourchette cible entre 4,00 % et 4,25 %.
- Les coûts d'emprunt à long terme ont augmenté parallèlement à ces perspectives révisées. Le taux des obligations du Trésor à 10 ans a récemment atteint 5 % le 15 septembre, tandis que le taux hypothécaire à 30 ans est passé au-dessus de 7 %.

- Au Canada, la Banque du Canada devrait maintenir le taux du financement à un jour à 2,25 % jusqu'en 2027. La hausse des prix du pétrole et des taux de rendement aux États-Unis a fait grimper les coûts d'emprunt à long terme au Canada, mais la faible croissance, l'inflation de base de près de 2 % et le marché de l'emploi morose jouent en défaveur d'un nouveau resserrement de la politique monétaire.



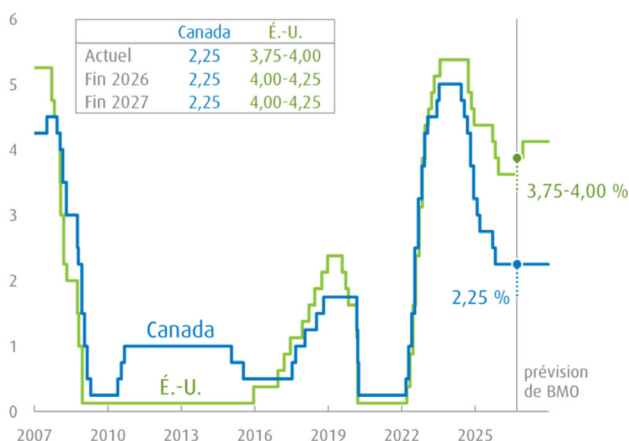
Point à retenir pour le Financement aux concessionnaires

La réduction prévue des coûts de financement des véhicules et des stocks pourrait être retardée. Les coûts d'emprunt accrus maintiendront la pression sur l'abordabilité et renforceront les préoccupations des clients sur les paiements mensuels, la taille et le prix des véhicules.

Le Fed recommence des hausses, la BdC reste en pause pendant 2027¹

(%, au 16 septembre 2026)

Taux à un jour



Obligations à 10 ans



¹ Sources: Études économiques de BMO • Haver Analytics • BMO Marchés des capitaux, © BMO CAPITAL MARKETS CORP, 2026 | <https://economics.bmo.com>



Perspectives de croissance pour l'Amérique du Nord

- Les deux économies abordent les dernières turbulences commerciales et énergétiques depuis des positions bien différentes. La demande aux États-Unis demeure résiliente, soutenue par la consommation des ménages et de solides investissements dans l'équipement d'entreprise, tandis que l'économie canadienne croît beaucoup plus lentement et demeure plus exposée au nouveau différend commercial.
- Selon les prévisions d'Études économiques BMO, le PIB réel américain devrait croître de 2,1 % en 2026 et de 2,2 % en 2027. Au Canada, on envisage une croissance de seulement 1,0 % en 2026, avant de voir une amélioration à 1,8 % en 2027.



Point à retenir pour le Financement aux concessionnaires

La demande de véhicules aux États-Unis devrait rester mieux soutenue par l'ensemble de l'économie, mais la hausse des coûts de financement constitue une contrainte croissante. Au Canada, des taux directeurs stables offrent une certaine protection, même si l'incertitude commerciale et le ralentissement de la croissance des revenus continueront d'inciter les consommateurs à faire preuve de prudence dans leurs décisions d'achat.

Aperçu du marché de l'emploi

- Le marché de l'emploi américain demeure relativement stable, mais la croissance ralentit. Le secteur des soins de santé a représenté près de la moitié de la dernière hausse sur 12 mois dans l'emploi du secteur privé, l'ensemble du marché n'affichant qu'un léger progrès.
- Les conditions sont moins favorables au Canada. Le taux de chômage devrait s'établir en moyenne à 6,6 % cette année, avant de baisser progressivement à 6,2 % en 2027. Le ralentissement de l'embauche, la diminution du nombre de postes vacants et l'augmentation de la disponibilité de la main-d'œuvre devraient limiter les pressions salariales, mais pointent aussi vers une consommation plus prudente. Un ralentissement de la croissance démographique pourrait freiner la croissance future des ventes de véhicules.

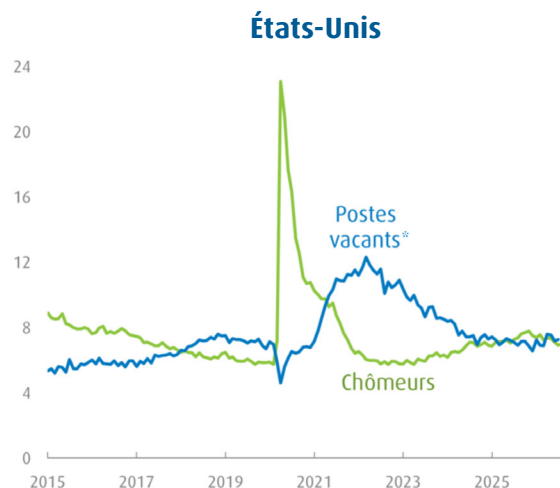
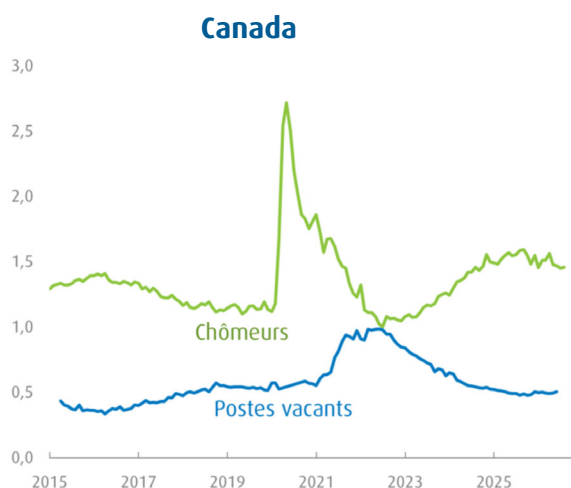


Point à retenir pour le Financement aux concessionnaires

Un marché de l'emploi solide continue de soutenir la demande de véhicules, en particulier aux États-Unis, mais les ménages ont moins de marge de manœuvre pour absorber des coûts de financement, de carburant et d'assurance croissants. Les consommateurs sensibles à l'abordabilité sont susceptibles de continuer à privilégier des véhicules plus abordables.

Le resserrement du marché du travail s'estompe¹

(millions)



¹ Sondage de postes vacants et de la rotation du personnel (SPVRP)

¹ Sources: Études économiques de BMO • Haver Analytics • BMO Marchés des capitaux, © BMO CAPITAL MARKETS CORP., 2026 | <https://economics.bmo.com>



Aperçu des ventes et du commerce dans le secteur de l'automobile

- La demande de véhicules en Amérique du Nord est demeurée relativement résiliente malgré des coûts de financement et de carburant élevés. En août, les ventes aux États-Unis ont baissé de 2,7 % depuis le début de l'année, tandis qu'au Canada, la baisse a été plus modérée, à 1,2 %.
- La baisse limitée des ventes totales reflète en partie la capacité des consommateurs à s'adapter. Les acheteurs qui font face à des prix accrus peuvent se tourner vers des véhicules plus petits, des modèles moins chers ou des véhicules comparables assemblés à l'extérieur des États-Unis plutôt que d'abandonner le marché des véhicules neufs.
- L'exposition aux tarifs douaniers sera donc probablement plus concentrée par modèle et par concessionnaire que ne le suggèrent les données globales des ventes. La surtaxe automobile en vigueur au Canada pèse surtout sur les véhicules assemblés aux États-Unis et comportant une forte proportion de composants américains, en particulier les pickups pleine grandeur, les gros VUS et certains véhicules de luxe et de haute performance. Les véhicules construits au Canada, au Mexique et à l'étranger sont moins directement exposés.
- Le risque plus important serait l'exacerbation du différend commercial. La Maison-Blanche a menacé d'augmenter les tarifs douaniers sur les véhicules et les pièces canadiens à 50 % le 1er janvier 2027. Les véhicules automobiles ont représenté environ 7,6 % des exportations canadiennes vers les États-Unis au cours de la période de 12 mois terminée en juin, les pièces, les carrosseries et les remorques représentant une autre tranche de 4,4 %.

- Cette exposition potentielle est beaucoup plus importante que les dernières mesures de l'article 338. Selon l'avis du gouvernement du 8 septembre, les mesures révisées en vertu de l'article 338 appliquent des tarifs douaniers et des restrictions à l'importation à des biens canadiens précis, mais n'introduisent pas de mesures supplémentaires ciblant le secteur de l'automobile. Études économiques BMO estime que les mesures touchent environ 5 % des exportations de biens canadiens vers les États-Unis.
- Un tarif douanier général de 50 % sur les automobiles perturberait la production nord-américaine intégrée, augmenterait les coûts des véhicules et des pièces et réduirait les activités incitatives. Les risques s'étendent également aux camions de poids moyen et lourd, y compris la production prévue à l'usine Ford à Oakville et les activités liées au Silverado HD de GM à Oshawa.



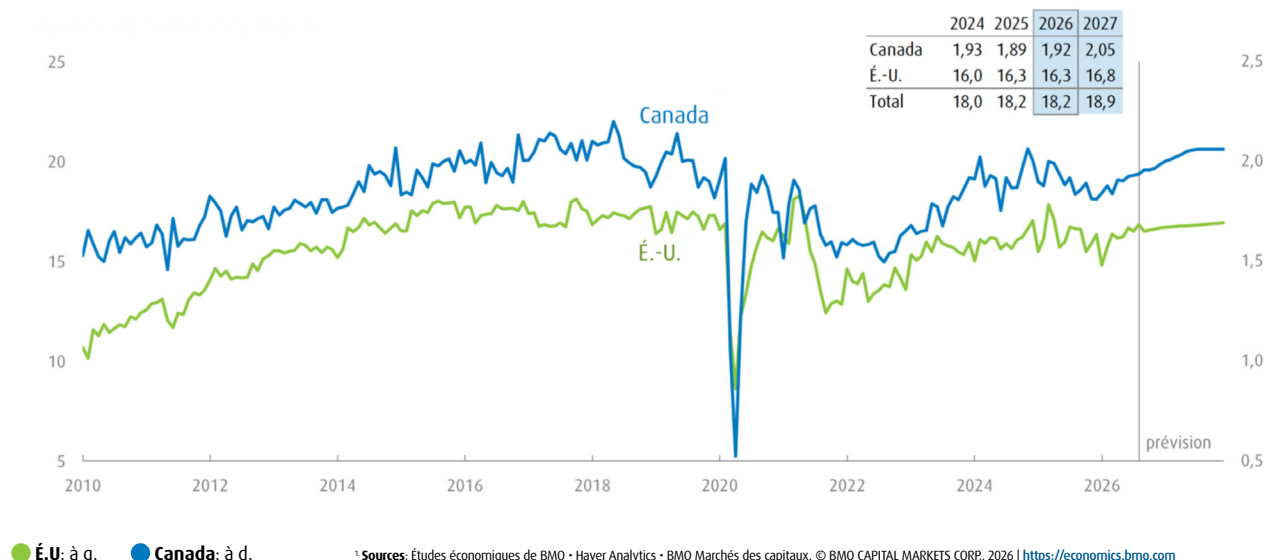
Point à retenir pour le Financement aux concessionnaires

Les volumes à court terme du secteur demeurent relativement stables, mais l'impact des tarifs douaniers imminents variera considérablement selon le concessionnaire et la gamme de produits. Les concessionnaires qui ont un plus large éventail de marques, de catégories de véhicules et de prix devraient être mieux positionnés pour rediriger les clients vers des véhicules moins exposés.

Les volumes tiennent le coup en 2025, mais le choc d'énergie est un défi en 2026¹

Ventes de véhicules légers

(en millions d'unités : taux annuel désaisonnalisé)



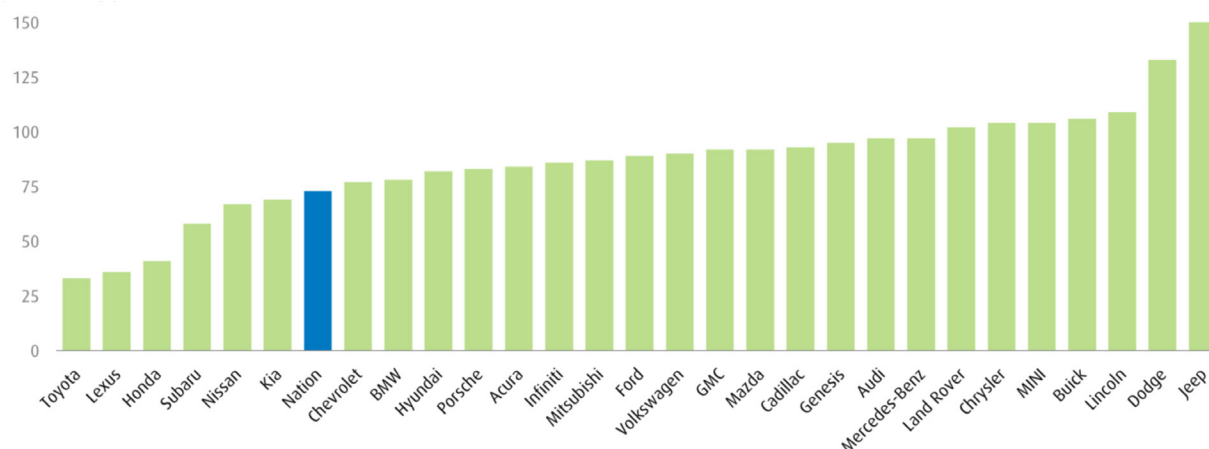


L'offre en véhicule soutient les ventes, mais des différences importantes existent entre les marques²

Jours d'approvisionnement de stocks^{*}

● États-Unis

(au août 2026)



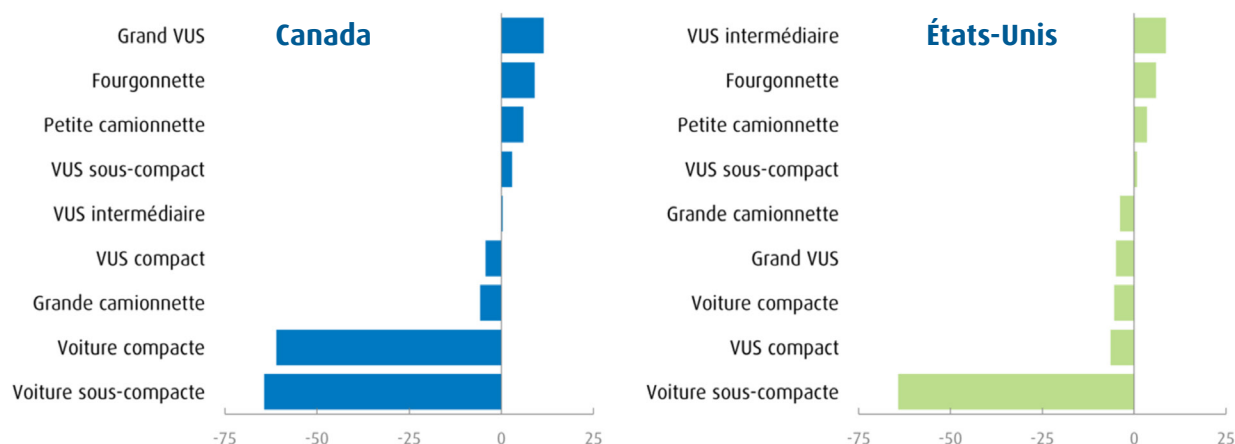
^{*} Le calcul des jours d'approvisionnement comprend les véhicules figurant dans les stocks des concessionnaires, ceux en cours de transport ou les occasions de vente.

² Sources: Études économiques de BMO • Cox Automotive • BMO Marchés des capitaux, © BMO CAPITAL MARKETS CORP, 2026 | <https://economics.bmo.com>

L'accessibilité a un impact sur les consommateurs¹

(var. cum. pour l'année à ce jour : au T2 2026)

Ventes de véhicules neufs par segment



¹ Sources: Études économiques de BMO • Haver Analytics • BMO Marchés des capitaux, © BMO CAPITAL MARKETS CORP, 2026 | <https://economics.bmo.com>



Ventes de véhicules à carburant de remplacement

- Les segments des véhicules à carburant de remplacement au Canada ont rebondi en 2026, même si l'ensemble du marché s'est assoupli. Plus du quart des nouveaux véhicules enregistrés utilisent du carburant de remplacement, porté par la croissance continue des véhicules hybrides.
- Les enregistrements de véhicules hybrides et électriques au Canada ont augmenté d'environ 22 % depuis le début de l'année, tandis que les enregistrements de véhicules électriques à batterie ont augmenté d'environ 26 % après le retour des incitatifs à l'achat fédéraux. Le nombre total d'enregistrements de véhicules a diminué d'environ 2,5 %.
- La croissance est généralisée, mais inégale d'une province à l'autre. Les enregistrements de véhicules hybrides ont augmenté de près de 45 % au Québec, de 19 % en Ontario et de 6,5 % en Colombie-Britannique. Les enregistrements de véhicules électriques à batteries ont augmenté de 25 %, 32 % et 17 % dans ces provinces, respectivement.
- Le marché américain évolue dans une direction différente. Les ventes de véhicules hybrides ont augmenté de 23 % sur 12 mois en juillet et d'environ 21 % depuis le début de l'année, tandis que les ventes de véhicules à zéro émission ont chuté de 36,4 % et de 26,3 % pour les mêmes périodes, respectivement.

- Les consommateurs demeurent intéressés par l'économie d'essence, mais privilégient de plus en plus les options qui comportent moins de compromis sur le prix, l'autonomie et l'accès aux bornes de recharge. Au Canada, les véhicules hybrides ont augmenté leur part de marché d'environ 3 points de pourcentage au cours de la dernière année pour s'établir à 15,4 %.



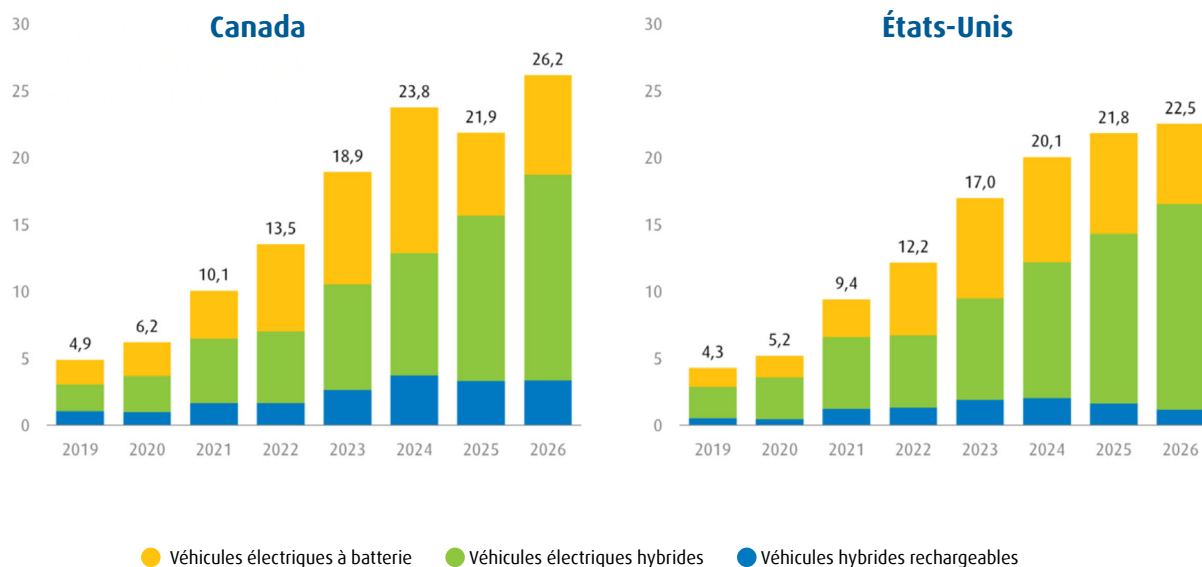
Point à retenir pour le Financement aux concessionnaires

La transition vers les véhicules à carburant de remplacement prend de l'ampleur, sans s'orienter de manière uniforme vers les véhicules entièrement électriques. Les véhicules hybrides offrent les occasions de croissance à court terme les plus claires, tandis que la demande de véhicules électriques demeure plus sensible aux incitatifs, aux prix et aux conditions locales.

Les changements des crédits d'impôt influencent la demande pour les VE³

Ventes de véhicules neufs à carburant de remplacement

(% des ventes de véhicules légers totales)

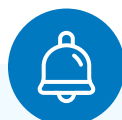


³ Sources: Études économiques de BMO • Statistique Canada • Laboratoire national d'Argonne (ANL) • Département de l'Énergie des États-Unis • BMO Marchés des capitaux, © BMO CAPITAL MARKETS CORP., 2026 | <https://economics.bmo.com>



Conclusion

Le secteur nord-américain de l'automobile compose avec des taux d'intérêt accrus, une inflation énergétique renouvelée et une incertitude commerciale croissante. La demande globale reste résiliente, mais l'abordabilité détermine de plus en plus les véhicules que les consommateurs achètent, et pas seulement la décision d'acheter ou non. Les principaux thèmes sont la poursuite de la tendance à l'achat de modèles d'entrée de gamme, la forte demande en véhicules hybrides et l'importance croissante de la diversification des gammes de produits à mesure que les tarifs douaniers et les politiques d'incitation évoluent.



Renseignements importants

Les opinions, estimations et projections, s'il y a lieu, contenues dans ce document sont celles de BMO à la date indiquée et peuvent changer sans préavis. BMO déploie tous les efforts pour s'assurer que le contenu du présent document est tiré de sources considérées comme fiables et que les données et les opinions sont exactes et complètes. BMO ne fait aucune déclaration et ne donne aucune garantie, expresse ou implicite, à cet égard et ne peut être tenue responsable des erreurs et omissions éventuelles ni des pertes (directes ou indirectes) découlant de l'utilisation de ce document ou de son contenu.

Il se peut que BMO ou ses filiales détiennent des renseignements qui n'ont pas été pris en compte dans le présent document. Le présent rapport est fourni à titre informatif seulement.