

Une nouvelle phase d'assouplissement monétaire dans un marché automobile en transformation

Bienvenue à notre cinquième publication trimestrielle consacrée à l'industrie automobile. L'objectif de ce bulletin est de vous donner un aperçu de ce que nous entendons et voyons sur le marché, tant au niveau local qu'au-delà de notre frontière commune. Attendez-vous à entendre des commentaires pertinents d'un point de vue macroéconomique ainsi que des observations « sur le terrain » de la part de nos leaders régionaux qui sont sur le marché et rencontrent des concessionnaires à travers le Canada et les États-Unis.



[Kyle Kuchma](#)
[Chef, Financement automobile,](#)
[Canada](#)



[Ghram Debes](#)
[Chef, Financement automobile,](#)
[États-Unis](#)

Taux d'intérêt (Réserve fédérale et Banque du Canada)

- La politique monétaire des deux côtés de la frontière est entrée dans une phase d'assouplissement plus graduelle, et le calendrier compte énormément pour le financement des concessionnaires et le crédit automobile des consommateurs..

Banque du Canada (BdC)

- La BdC a maintenu son taux directeur à 2,25 % en janvier, anticipant un statu quo pour l'ensemble de 2026.
- L'incertitude entourant notamment la politique commerciale américaine et la révision prochaine de l'ACEUM justifie une approche prudente. L'inflation fondamentale poursuit sa descente sous les 2 % (rythme annualisé trois mois), mais la Banque privilégie une posture appropriée mais vigilante.
- Une nouvelle baisse demeure possible en fin d'année si les risques baissiers se matérialisent.

Réserve fédérale américaine (Fed)

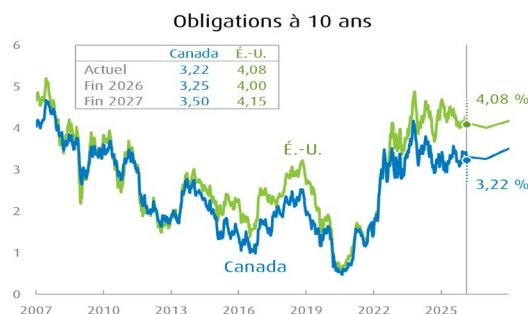
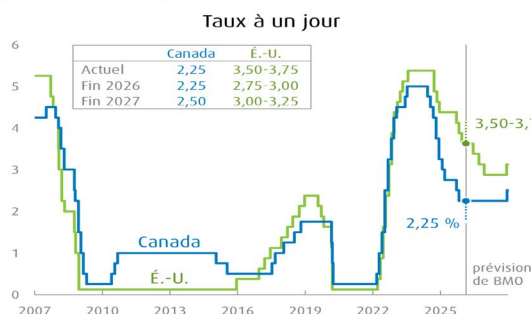
- Après trois baisses en 2025, la Fed a marqué une pause en janvier. Le cycle devrait reprendre en juin 2026, et non en mars comme anticipé précédemment. Nous prévoyons trois diminutions de 25 pb en 2026, pour une fourchette cible de 2,75 % à 3,00 % (milieu: 2,875 %).
- L'inflation des services demeure persistante et le marché du travail encore robuste, réduisant l'urgence d'un assouplissement agressif.

Taux obligataires et incidence sur le financement automobile

- Les rendements à long terme se stabilisent mais demeurent au dessus des niveaux pré 2024. Les obligations Canada 10 ans devraient glisser vers 3,25 %, tandis que les Treasuries 10 ans se maintiendraient entre 4,00 % et 4,10 %.
 - Ces niveaux maintiennent des coûts de financement élevés pour les consommateurs et des taux floorplan historiquement élevés pour les concessionnaires
- Erik Johnson, économiste principal

Les baisses de taux d'intérêt futures : le Fed arrive, la BdC a fini

(%, au 20 février 2026)



Le mandat de Kevin Warsh commence en mai 2026

Une nouvelle phase d'assouplissement monétaire dans un marché automobile en transformation

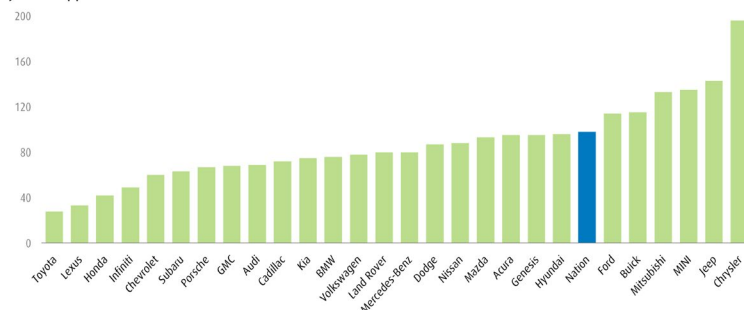
Vue d'ensemble des ventes du secteur de l'automobile

- Les dynamiques de stocks, prix et incitatifs suivent l'évolution observée dans les médias québécois, où les analyses de segments, VUS compacts et pressions tarifaires ont dominé l'actualité en 2025 2026
- Aux États Unis, les stocks avoisinent 100 jours, mais les constructeurs réduisent les incitatifs plutôt que de liquider agressivement.
- Les marges des concessionnaires demeurent stables grâce au virage soutenu vers des véhicules plus abordables.
- Au Canada, les VUS sous compacts, compacts et intermédiaires ont franchi le cap des 50 % des ventes nationales; aux États Unis, ces segments représentent 43 %.
- Cette transition reflète un arbitrage budgétaire évident : les consommateurs optent pour des mensualités maîtrisées plutôt que pour des formats plus imposants.
- Les ventes américaines se maintiennent près de 16 M d'unités, un sommet depuis 2019.
- Le marché canadien demeure près de 1,9 M d'unités, stable en l'absence de nouveaux chocs commerciaux.

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

États-Unis (au janvier 2026)

Jours d'approvisionnement de stocks



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. Constructeurs automobiles dont le nombre de jours d'approvisionnement est au minimum deux fois supérieur à la moyenne du secteur : Jaguar.



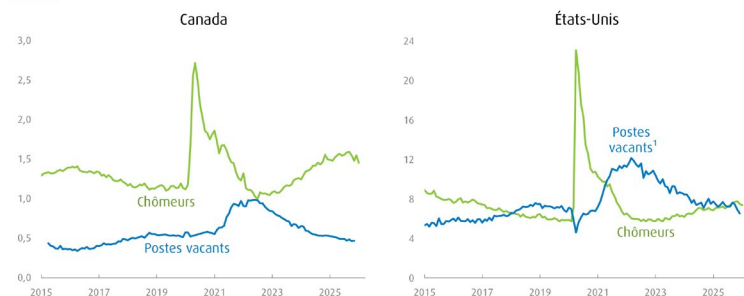
Sources : Études économiques de BMO • Cox Automotive
BMO Marchés des capitaux | © BMO CAPITAL MARKETS CORP., 2026 | <https://economics.bmo.com>

Marché du travail

- Le marché du travail canadien a enregistré quelques légères améliorations en janvier, le taux de chômage reculant à 6,5 %. Les détails sont toutefois plus préoccupants : la baisse du taux de participation laisse croire que le chômage pourrait remonter plus tard au T1, tandis que le nombre de postes vacants continue de diminuer par rapport au nombre de chômeurs — on compte maintenant plus de trois chercheurs d'emploi par poste disponible, comparativement à environ un à la mi-2022.
- Même si la Banque du Canada ne peut pas compenser les vents contraires liés au commerce international, l'assouplissement dans les secteurs sensibles aux taux d'intérêt — comme l'habitation — devrait contribuer à atténuer le ralentissement économique.
- Aux États-Unis, les données sur le marché du travail sont partagées, mais le rythme de croissance ralentit clairement.
- Les révisions annuelles de référence ont révélé une détérioration marquée de la création d'emplois, avec seulement 15 000 emplois par mois en 2025, concentrés presque entièrement dans le secteur de la santé. Le rapport sur l'emploi de janvier semble plus solide en surface (+172 000 emplois privés), mais l'ampleur des embauches demeure limitée et le moral des petites entreprises continue de s'affaiblir — ce qui renforce les arguments en faveur de baisses de taux de la Fed plus tard cette année.

L'assouplissement du marché du travail permet plus de baisses du taux

(millions)



¹ Job Openings and Labor Turnover Survey (JOLTS) (sondage de postes vacants et de la rotation du personnel)



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

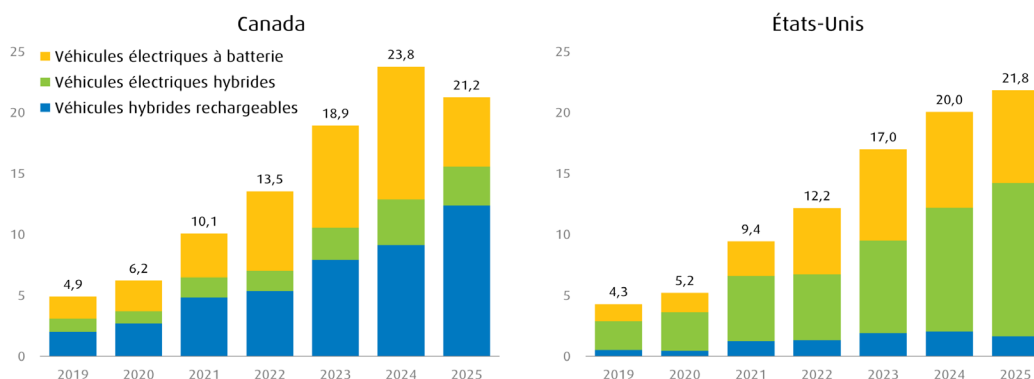
Une nouvelle phase d'assouplissement monétaire dans un marché automobile en transformation

Ventes de véhicules électriques et à carburant de remplacement

- Les ventes de véhicules électriques (VÉ) au Canada et aux États-Unis ont chuté de façon significative après l'expiration des incitatifs gouvernementaux. Au Canada, les ventes de VÉ ont plongé d'environ 35 %, la part de marché passant de près de 15 % à environ 9 % en 2025. Aux États-Unis, les ventes de VÉ ont reculé de 34 % en glissement annuel au T4, après l'expiration des crédits de l'IRA à la fin septembre.
 - La rapidité du repli met en évidence à quel point l'adoption des VÉ demeure sensible au prix, surtout que le prix moyen d'un VÉ demeure environ 8 000 \$US plus élevé que celui d'un véhicule à essence.
 - Alors que les VÉ peinent à progresser, les véhicules hybrides (HEV) gagnent fortement en popularité. Au Canada, les ventes de HEV sont en hausse d'environ 58 % depuis le début de l'année jusqu'au T3 2025. Aux États-Unis, les ventes de HEV ont augmenté d'environ 35 % en 2025.
 - Les consommateurs voient de plus en plus les hybrides comme une « voie intermédiaire » : coût initial plus faible, aucune préoccupation liée à la recharge et une amélioration significative de l'économie de carburant.
 - La nouvelle stratégie automobile du Canada représente un changement de cap important, incluant l'abandon du mandat VÉ au profit de normes fondées sur les GES, de nouveaux rabais de 5 000 \$ pour les VÉ et 2 500 \$ pour les VÉHR, 1,5 milliard de dollars pour l'infrastructure de recharge ainsi qu'une ouverture limitée aux importations de VÉ chinois à faibles tarifs.
 - Nous prévoyons que les ventes de VÉ demeureront faibles jusqu'à la mi-2026, le temps que les nouveaux rabais stabilisent les prix, que des versions de VÉ plus abordables arrivent sur le marché et que les taux de financement à long terme commencent à se modérer en parallèle avec l'assouplissement de la Fed. Les hybrides resteront le principal segment de croissance en 2026.
- Erik Johnson, économiste principal
- Les concessionnaires canadiens cherchent à déterminer dans quelle mesure la récente annonce autorisant l'entrée de véhicules fabriqués en Chine pourrait influencer leurs activités à l'avenir, et s'il s'agit d'une occasion, d'une menace ou des deux à la fois
- Ethan Goldberg, chef de marché, Ontario et Atlantique
- Les concessionnaires américains se désengagent rapidement de leurs stocks de véhicules électriques (VE) et cherchent à les liquider de façon agressive, au besoin à perte, en raison d'un affaiblissement de la demande. Ils concentrent désormais leurs efforts principalement sur les véhicules à moteur à combustion interne et les hybrides, qui sont beaucoup plus recherchés et offrent de meilleures marges bénéficiaires.
- Steve Gagnon, chef de marché, Côte Est, É.-U.

Les ventes de véhicules électriques vont ralentir après la fin des crédits d'impôt

Ventes de véhicules neufs à carburant de remplacement (% des ventes de véhicules légers totales)



Divulgations importantes

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 tenu 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.