

## POINT DE VUE ÉCONOMIQUE

# Changement de vitesse : le secteur manufacturier ontarien à l'ère des turbulences tarifaires

Par Florence Jean-Jacobs, économiste principale

- ▶ La puissance manufacturière nationale qu'est l'Ontario est particulièrement vulnérable aux tarifs douaniers américains mouvants et à l'incertitude qui en découle. Les secteurs manufacturiers de l'automobile et de la première transformation des métaux sont les plus exposés, mais des répercussions sont attendues dans l'écosystème entrepreneurial plus large.
- ▶ L'intensité en capital et la concentration géographique du secteur de l'automobile le rendent particulièrement vulnérable à des tarifs prolongés. Dans un contexte d'incertitude tarifaire et de baisse de la demande, certains constructeurs automobiles ont déjà annoncé des fermetures temporaires et des mises à pied dans les usines de montage de la province. On peut s'attendre à d'autres pertes d'emplois dans les prochains mois.
- ▶ Bien que le contexte commercial actuel pose des défis importants, la modernisation et la diversification offrent des occasions à long terme. Une plus grande adoption des technologies de fabrication de pointe est prometteuse et pourrait améliorer la productivité au Canada, qui est peu reluisante à l'heure actuelle. Toutes choses étant égales par ailleurs, une croissance annuelle de la productivité du travail de 1,0 point de pourcentage supplémentaire dans l'industrie manufacturière de l'Ontario stimulerait la croissance globale de la productivité dans le secteur des entreprises au Canada de 0,06 point de pourcentage.
- ▶ Accroître le commerce interprovincial et diversifier les marchés d'exportation peuvent renforcer la résilience, mais les progrès ont été inégaux d'un secteur à l'autre et modérés au fil du temps. Les secteurs des produits informatiques et électroniques ainsi que de l'aéronautique, qui ont accru la diversité internationale de leur clientèle, constituent des exemples encourageants.
- ▶ Même avec le soutien de politiques publiques avisées, la transition commerciale et économique ne sera pas sans douleur en Ontario, car la diversification est un travail de longue haleine et la capacité de production ne peut être réaffectée rapidement sans pertes d'emplois et de capitaux.

### Introduction

Dans un contexte où les tarifs douaniers annoncés par l'administration américaine sont en constant changement, les fabricants canadiens peinent à trouver une assise solide. Certains ont même déjà suspendu des projets et des investissements importants. Compte tenu de la volatilité très élevée attendue au cours des quatre prochaines années, il s'agit maintenant de savoir comment tirer son épingle du jeu dans ce contexte d'incertitude et de changement de paradigme du commerce mondial. Dans ce *Point de vue économique*, nous analysons la situation actuelle de

l'industrie manufacturière de l'Ontario, en nous concentrant sur les secteurs les plus vulnérables aux tarifs douaniers américains. Nous présentons ensuite des leviers et des occasions à saisir en cette période de transformation.

### Pourquoi la fabrication est-elle importante pour l'Ontario?

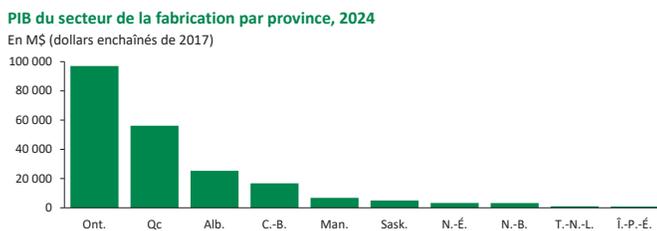
L'Ontario est la première puissance manufacturière de l'économie canadienne, avec une production de loin supérieure à celle des autres provinces (graphique 1 à la page 2). Un emploi sur dix dans la province se trouve dans le secteur de la fabrication,

L'auteure tient à remercier les experts de l'industrie manufacturière de Next Generation Manufacturing Canada ([NGen](#)) pour leurs généreux points de vue et commentaires.

davantage que la moyenne nationale (graphique 2). Et même si l'industrie automobile est un employeur important, la plus grande part des emplois manufacturiers en 2024 étaient du côté de la production d'aliments et de boissons. En fait, quatre principaux sous-secteurs de la fabrication contribuent à peu près également au PIB de la province : l'automobile, les produits chimiques, les aliments et boissons et les métaux (graphique 3). Au cours de la dernière décennie, la part de la fabrication de produits chimiques et d'aliments et boissons a augmenté. L'industrie automobile, bien qu'elle ait accru sa production intérieure, a vu sa part relative passer de 18,8 % à 15,9 %.

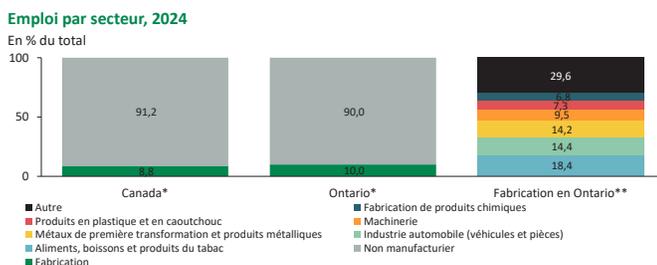
Le secteur de l'automobile a connu beaucoup de hauts et de bas ces 20 dernières années (graphique 4). L'industrie n'a jamais entièrement récupéré les pertes subies lors de la crise financière mondiale, et sa reprise postpandémique a été modeste. Le secteur est particulièrement vulnérable dans le contexte commercial actuel. Il est intense en capitaux, en plus d'être concentré à la fois sur le plan industriel (les deux tiers de l'emploi et de la production sont dans le sous-secteur des pièces automobiles) et sur le plan régional (sud-ouest de l'Ontario) (graphique 5). Il lui est donc plus difficile de s'ajuster rapidement aux chocs. Ainsi, les pertes d'emplois et de capacité de production pourraient être durables si les tarifs s'appliquent pour une période prolongée. Une sous-utilisation de la capacité productive et des mises à pied permanentes dans l'industrie de l'automobile poseraient des risques baissiers importants pour les prévisions économiques de l'Ontario (voir l'encadré 1 à la page 3 sur l'industrie automobile).

**Graphique 1**  
L'Ontario est la première puissance manufacturière du Canada



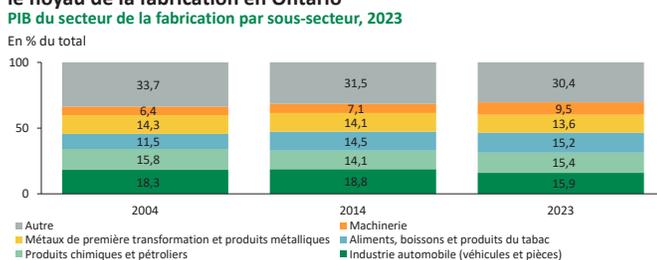
Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

**Graphique 2**  
Un emploi sur dix en Ontario se trouve dans le secteur manufacturier



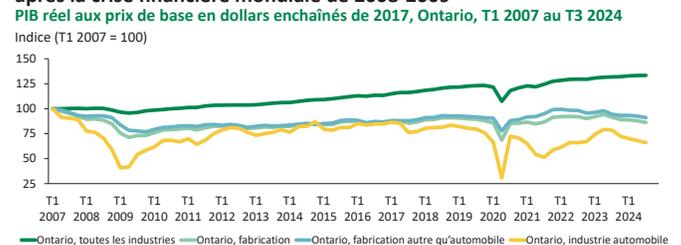
\* Enquête sur la population active; \*\* Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail. Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

**Graphique 3**  
Les voitures, les produits chimiques, les aliments et les métaux forment le noyau de la fabrication en Ontario



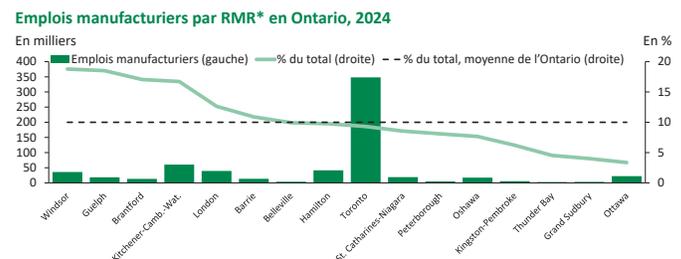
Note : le total peut ne pas correspondre à 100, en raison des arrondis. Ministère des Finances de l'Ontario et Desjardins, Études économiques

**Graphique 4**  
Le PIB du secteur de la fabrication ne s'est jamais complètement rétabli après la crise financière mondiale de 2008-2009



Ministère des Finances de l'Ontario et Desjardins, Études économiques

**Graphique 5**  
À Windsor, près d'un emploi sur cinq est dans le secteur manufacturier



\* Région métropolitaine de recensement. Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

**Quels secteurs manufacturiers sont les plus à risque en Ontario?**

Compte tenu de la part de la production intérieure directement exportée vers les États-Unis, les secteurs de l'automobile et de la première transformation des métaux sont les plus vulnérables à une guerre commerciale (graphique 6 à la page 3). Les deux tiers des revenus de l'industrie automobile proviennent des

**Encadré 1 : Les droits de douane font des ravages dans les chaînes d’approvisionnement de l’industrie automobile**

Au moment d’écrire ces lignes, les véhicules automobiles étaient assujettis à des droits de douane de 25 % à l’importation aux États-Unis depuis le 3 avril (voir le tableau 2 à la page 4 pour une liste des barrières tarifaires en vigueur et à venir pour le Canada). Pour les exportations canadiennes de véhicules automobiles, des droits de 25 % s’appliquent à leur contenu non américain, même si celui-ci est conforme aux dispositions de l’ACEUM. En ce qui concerne les pièces automobiles, des droits similaires de 25 % sont à venir, même si les pièces automobiles conformes à l’ACEUM pourraient faire l’objet d’une exemption un peu plus longtemps que celles qui ne le sont pas. Les pièces automobiles qui ne se conforment pas à l’accord devraient être frappées de tarifs de 25 % d’ici le 3 mai. Pour celles qui s’y conforment, aucune date n’avait été fixée pour l’application de droits de douane au moment d’écrire ces lignes, en partie parce que départager le contenu américain du contenu non américain est un processus complexe. Cela pourrait donner plus de latitude et de temps au Canada pour négocier des exemptions.

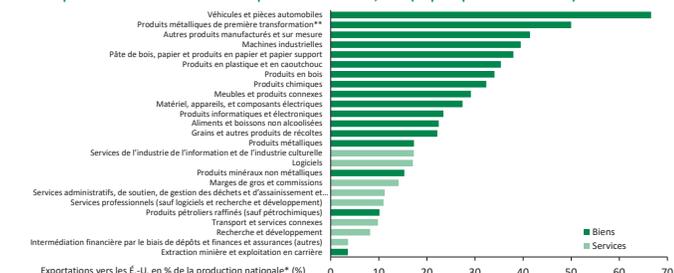
Ainsi, pour le moment, le Canada et le Mexique jouissent toujours d’un avantage concurrentiel relatif par rapport aux autres pays – du moins, aussi longtemps que l’exemption en vertu de l’ACEUM sera en vigueur. Toutefois, compte tenu du caractère mouvant des annonces tarifaires et de l’objectif déclaré de l’administration américaine de rapatrier la fabrication aux États-Unis, le secteur canadien de l’automobile reste dans une position vulnérable. Ce qui est moins clair, c’est comment l’ensemble de la chaîne de valeur et de l’écosystème des fournisseurs pourrait réalistement être relocalisé, leur intégration transfrontalière sur le continent nord-américain ayant mis des décennies à se mettre en place. De nouveaux investissements considérables pourraient être requis pour accroître la capacité intérieure des États-Unis en remplacement de l’offre canadienne. Quoi qu’il en soit, dans le cas des fabricants produisant des biens similaires tant en sol américain qu’en sol canadien, nous pourrions assister à une croissance plus importante des investissements dans les usines américaines, au détriment des installations canadiennes.

Stellantis, le fabricant des marques Chrysler et Dodge, a annoncé une pause de deux semaines à son usine d’assemblage de Windsor à compter du 3 avril. Et le 11 avril, GM a annoncé la fermeture temporaire et la réduction de la production de son usine d’assemblage CAMI à Ingersoll, en raison de la baisse de la demande du marché. D’autres pourraient leur emboîter le pas dans le contexte d’incertitude actuel. Les fabricants d’équipement d’origine présents en Ontario comprennent Ford, GM, Stellantis, Honda et Toyota.

Une source d’optimisme prudent réside dans la possibilité d’un accord sur les pièces automobiles. La plupart des emplois dans l’industrie automobile en Ontario se retrouvent chez les fabricants de pièces, comme Linamar Corporation, Magna International et Martinrea International. Si les pièces d’automobile conformes à l’ACEUM demeurent exemptées de tarifs douaniers, les perturbations seraient plus limitées, puisque plusieurs de ces pièces sont difficiles à remplacer et sont presque entièrement produites au Canada ou au Mexique. Toutefois, l’incertitude et l’évolution de la demande des constructeurs automobiles entraîneront probablement une pause de l’embauche et de l’investissement de ces entreprises. Par ailleurs, rien ne garantit que les pièces ne seront pas soumises à des tarifs douaniers plus tard cette année.

**Graphique 6**  
**L’automobile et les métaux primaires sont les plus vulnérables en Ontario**

Part de la production nationale ontarienne exportée aux États-Unis, en % (25 principaux sous-secteurs\*)



\* Données de 2021. Industries représentées : les 25 principales industries de l'Ontario qui exportent aux États-Unis (codes SCIAN à 3 chiffres, avec quelques exceptions pour faire ressortir le secteur automobile).  
Formule : exportations nationales ontariennes vers les États-Unis, en proportion de la production intérieure. Les services ont été estimés à l'aide de données canadiennes. \*\* À l'exclusion de la ferraille.  
Statistique Canada (tableaux entrées-sorties) et Desjardins, Études économiques

exportations au sud de la frontière. Cette part est de 50 % pour les produits métalliques de première transformation (fer, acier, aluminium et métaux non ferreux), et une bonne partie est transformée davantage pour être intégrée à des composantes de véhicules. D’autres sous-secteurs, dont le tiers de la production ou plus est directement tributaire de la demande américaine, sont à surveiller : les activités diverses de fabrication, les machines d’usage industriel, les pâtes et papiers, le plastique, le bois et les produits chimiques. En creusant encore plus loin, nous constatons que plusieurs sous-secteurs à forte valeur ajoutée exportent plus de 50 % de leur production aux États-Unis (tableau 1 à la page 4). Les producteurs d’acier sont aussi dans une situation très difficile : ceux qui exportent directement au sud de la frontière sont maintenant confrontés à des droits de douane de 25 %, et ceux qui approvisionnent l’industrie automobile canadienne et d’autres fabricants nationaux prévoient un ralentissement important en raison d’une diminution de la

**Tableau 1**  
**Dans cinq sous-secteurs, plus de 50 % des revenus dépendent des É.-U.**

	SECTEUR MANUFACTURIER	CODE SCIAN	EXPORTATIONS DE L'ONTARIO VERS LES É.-U.*	
			MILLIONS DE DOLLARS	EN % DES REVENUS
1	Distilleries	31214	573	85
2	Résines et fibres synthétiques	3252	3 189	69
3	Véhicules et pièces automobiles	3361, 3362, 3363	39 582	67
4	Production et transformation d'aluminium	3313	1 484	62
5	Métaux non ferreux (sauf aluminium)	3314	12 990	51
6	Sidérurgie, produits en acier et fonderies	3311, 3312, 3315	9 484	48
7	Boulangeries	3118	3 703	47
8	Fabrication de produits divers (incl. fournitures et équip. médicaux)	339	5 340	41
9	Fabrication de sucre et de confiseries	3113	1 125	41
10	Machinerie	333	8 354	40
11	Produits de pâtes et papier	322	3 222	38
12	Mouture de grains céréaliers et de graines oléagineuses	3112	2 089	36
13	Produits en plastique et en caoutchouc	326	6 020	35
14	Produits en bois	321	2 706	34
15	Fabrication de meubles et de produits connexes	337	1 704	29
<b>FABRICATION</b>			<b>135 044</b>	<b>39</b>

\* Exportations nationales de 2021.  
 Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

**Tableau 2**  
**Barrières tarifaires américaines touchant le Canada**

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR	PRODUITS CONCERNÉS	Taux	RÉGIONS TOUCHÉES	ÉTAT
4 et 7 mars (Justification : frontière/fentanyl)	10 % sur l'énergie, les minéraux critiques <sup>1</sup> et la potasse. 25 % sur toutes les autres importations, sauf les produits conformes à l'ACEUM. 7 mars : 0 % sur les produits conformes à l'ACEUM et le secteur automobile (pour les autos : exemption jusqu'au 2 avril seulement).	25 % et 10 %	Canada et Mexique	En vigueur
12 mars	Droits additionnels de 25 % sur l'aluminium et l'acier <sup>2</sup> . Pas d'exemption pour conformité à l'ACEUM.	25 % additionnels	Monde	En vigueur
3 avril	Droits additionnels de 25 % sur les véhicules automobiles fabriqués à l'étranger. 25 % sur le contenu non américain des véhicules automobiles conformes à l'ACEUM.	25 % additionnels	Monde	En vigueur
4 avril	Droits de 25 % sur la bière à base de malt (composante d'aluminium)	25 % additionnels	Canada et Mexique	En vigueur
À partir du 3 mai	D'ici au 3 mai : 25 % additionnels sur les pièces automobiles non conformes à l'ACEUM. Plus tard (date inconnue) : 25 % sur les pièces automobiles non américaines conformes à l'ACEUM.	25 % additionnels	Monde	À venir
Inconnue	Semi-conducteurs, bois d'œuvre, produits pharmaceutiques, produits laitiers, cuivre	Inconnu	Canada, monde	À venir

<sup>1</sup> Certains types d'aluminium sont considérés comme des minéraux critiques, mais pas tous. <sup>2</sup> La définition a évolué pour inclure des produits comme la bière en canettes (à compter du 4 avril).  
 Maison-Blanche et Desjardins, Études économiques

demande à l'exportation. De plus, contrairement à l'aluminium, que les entreprises américaines ont peu d'autres choix que d'importer, les fabricants canadiens d'acier sont confrontés à une concurrence plus dure de la part des producteurs américains dans un marché mondial et local actuellement assez bien approvisionné. Et nous prévoyons que les effets du choc initial en matière de commerce et d'incertitude seront amplifiés par d'autres effets de second tour. Plusieurs fournisseurs dépendent des producteurs automobiles et d'autres fabricants, leur vendant des intrants, équipements et services clés. On peut penser, par exemple, aux entreprises de transport et de logistique. C'est donc tout un écosystème commercial qui connaîtrait une baisse de la demande, au moment où les fabricants d'équipement d'origine et les clients de premier niveau mettent leurs commandes et leurs investissements sur pause. Des répercussions se feraient ainsi sentir sur les marchés de l'emploi régionaux et, en fin de compte, sur la consommation des ménages.

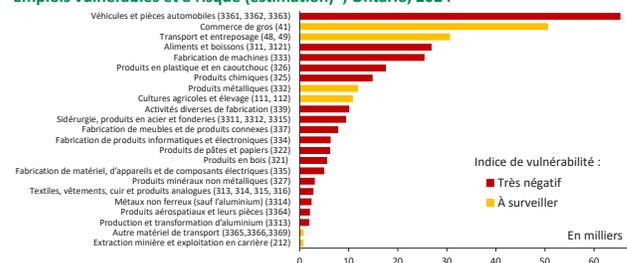
### Ce que les tarifs signifient pour le marché du travail de l'Ontario

Comme nous l'avons évoqué dans une [récente analyse](#), nous estimons qu'environ 7 % des emplois en Ontario sont directement liés aux exportations vers les États-Unis. De plus, environ 4,5 % sont non seulement exposés au commerce, mais se trouvent également dans des secteurs vulnérables (définis comme ceux dont la production pourrait chuter de manière

plus marquée en raison d'un recul de la demande américaine). Cette vulnérabilité est particulièrement frappante dans le secteur automobile (graphique 7). Le Canada, y compris l'Ontario, devrait connaître une récession en 2025. Si les tarifs actuels restent en place pour le reste de l'année et que la conformité à l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM) ne s'améliore pas, le taux de chômage en Ontario pourrait approcher 9 % à la fin de 2025 (par rapport à 7,5 % en mars 2025), avec probablement des pertes nettes d'emplois et une réduction des heures travaillées dans certains secteurs. D'autres mises à pied pourraient survenir dans le secteur manufacturier et dans les industries qui dépendent directement et indirectement du commerce : commerce de gros, transport et entreposage. L'agriculture, l'élevage, ainsi que la foresterie ne seront probablement pas épargnés, car tout choc sur le secteur manufacturier aurait des répercussions sur les producteurs primaires en amont. Toutefois, la situation est très changeante, et le taux de chômage pourrait ne pas augmenter aussi fortement si davantage d'exportateurs se conforment aux exigences de l'ACEUM. De plus, le gouvernement de l'Ontario a annoncé des [mesures](#) pour atténuer les répercussions des tarifs, notamment un report de six mois de certaines taxes pour les entreprises qui leur laissera 9 G\$ de liquidités temporaires, ainsi qu'un rabais de 2 G\$ par l'entremise de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (WSIB) pour soutenir les travailleurs. D'autres mesures de soutien pourraient être mises en place lorsque la province déposera son [budget 2025](#), atténuant potentiellement les effets immédiats des tarifs douaniers américains sur le marché du travail, à court terme. Cependant, les gouvernements seront réticents à prolonger ces mesures d'aide indéfiniment. Dans un scénario défavorable où les droits de douane et l'incertitude qui en découlent perdurent, les bouleversements sur le marché du travail finiront ultimement par se manifester, ne serait-ce qu'à une date ultérieure.

### Graphique 7

**Quelque 65 000 emplois du secteur automobile sont à risque en Ontario**  
**Emplois vulnérables et à risque (estimation)\*, Ontario, 2024**



\* Estimation basée sur la proportion de la production qui dépend des exportations vers les États-Unis, multipliée par le nombre d'emplois dans l'industrie. Codes SCIAN entre parenthèses. Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail de Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

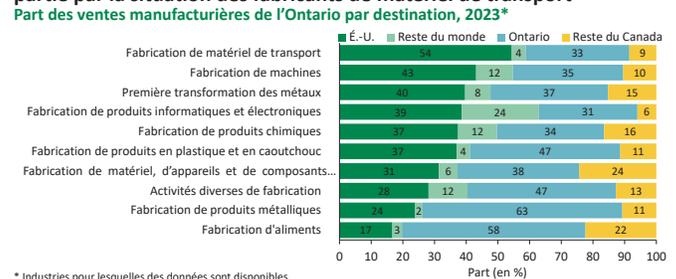
**Et maintenant? Comment les fabricants peuvent-ils s'adapter?**

Accroître le commerce interprovincial et diversifier les marchés d'exportation

Le secteur manufacturier de l'Ontario arrive au deuxième rang pour sa dépendance aux États-Unis, après celui du Manitoba (graphique 8). C'est aussi celui où la part de la production destinée au commerce interprovincial est la plus faible (13 %), même si cela s'explique en partie par l'envergure même de son marché intérieur : 47 % des expéditions de produits manufacturés restent en Ontario. Cette situation a des retombées positives sur l'économie ontarienne, car les fabricants fournissent de l'équipement améliorant la productivité à des industries clés de l'Ontario, comme l'extraction minière, l'énergie et l'agriculture. La dépendance de la province envers les États-Unis est principalement attribuable à la fabrication de matériel de transport. Le graphique 9 montre que la diversité des marchés, tant au Canada que dans d'autres pays que les États-Unis, est plus importante dans d'autres sous-secteurs. Les fabricants d'aliments, par exemple, répondent principalement à la demande du marché local. Les fabricants de produits métalliques aussi, mais leurs clients finaux exportent probablement aux États-Unis par la suite, surtout s'il s'agit de fournisseurs de la chaîne de valeur automobile. Sur le plan de la diversification internationale, le secteur de la fabrication de produits informatiques et électroniques mène largement le bal, avec 24 % de ses expéditions destinées à des pays autres que les États-Unis. Il y a donc place à l'optimisme : la demande mondiale pour les produits fabriqués au Canada, notamment ceux de pointe et de haute technologie, va bien au-delà de notre voisin du Sud. La réduction de la dépendance à l'égard des États-Unis dans d'autres sous-secteurs pourrait renforcer la résilience de l'ensemble de l'industrie manufacturière ontarienne. Mais cet objectif est loin d'être facile à atteindre, encore moins à court terme.

**Graphique 9**

**La dépendance de l'Ontario envers les États-Unis s'explique en grande partie par la situation des fabricants de matériel de transport**



\* Industries pour lesquelles des données sont disponibles. Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Au cours des 20 dernières années, les fabricants de l'Ontario n'ont que modérément diversifié leurs marchés ailleurs qu'aux États-Unis, et se sont principalement tournés vers l'Europe, l'Asie et le Mexique. La diversification a progressé entre 2004 et 2014, mais elle a ralenti au cours de la dernière décennie (graphiques 10 et 11). La crise financière mondiale de 2008-2009 a mis en évidence la vulnérabilité du secteur manufacturier canadien, trop dépendant des États-Unis. Ce constat a suscité quelques efforts de diversification, mais ceux-ci ont finalement été limités. La situation actuelle pourrait être l'élément déclencheur d'une nouvelle accélération de la tendance observée de 2004 à 2014. Si l'on en juge par l'évolution du

**Graphique 10**

**Depuis 2004, les fabricants ontariens ont diversifié leurs marchés hors États-Unis, surtout en Europe, en Asie et au Mexique**

**Exportations nationales ontariennes de produits manufacturés par destination, 2004, 2014, 2023 et 2024**

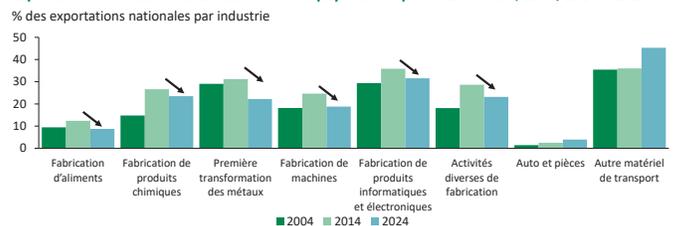


\* Union européenne, définition de 2024. \*\* Excluant le Moyen-Orient. \*\*\* Excluant le Mexique. Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

**Graphique 11**

**La plupart des secteurs manufacturiers ont accru leur dépendance au marché américain au cours de la dernière décennie**

**Exportations nationales ontariennes vers des pays autres que les États-Unis, 2004, 2014 et 2024**

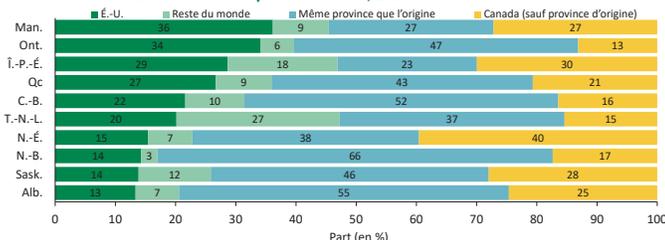


Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

**Graphique 8**

**Parmi les secteurs manufacturiers provinciaux, celui de l'Ontario arrive au deuxième rang des plus dépendants des États-Unis**

**Part des ventes manufacturières par destination, 2023**



Note : le total peut ne pas correspondre à 100, en raison des arrondis. Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

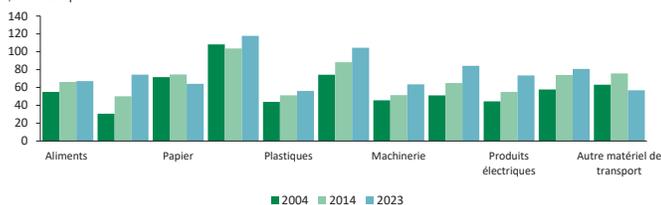
secteur du matériel de transport, la diversification est certes possible, bien qu'elle prenne des décennies à se mettre en place. Par exemple, il a fallu 20 ans au secteur aéronautique de l'Ontario pour que sa part des exportations hors États-Unis atteigne 31,5 % (par rapport à 18,5 % en 2004). En somme, le chemin de la diversification demeure ardu. Il faut établir des réseaux et, souvent, surmonter des obstacles non tarifaires comme la réglementation, les normes relatives aux produits et les différences culturelles. C'est pourquoi un soutien gouvernemental est essentiel pour les entreprises qui s'engagent dans cette transition.

### Accélérer le virage vers la fabrication de pointe

La productivité du travail (PIB réel par heure travaillée) dans le secteur manufacturier ontarien a connu une hausse importante au cours des 20 dernières années. Elle est passée de 58 \$ l'heure travaillée en 2004 à 74 \$ l'heure en 2023. Il s'agit d'un taux de croissance annuel composé (TCAC) moyen de 1,2 %, comparativement à une moyenne de 0,8 % pour l'ensemble du secteur canadien des entreprises. La fabrication de produits chimiques a maintenu le plus haut niveau de productivité du travail tout au long de la période, et d'autres secteurs ont également connu des hausses marquées (graphique 12). C'est le cas des produits en bois (TCAC de 4,8 %), des produits informatiques et électroniques ainsi que du matériel électrique (2,7 % dans les deux cas), de la première transformation des métaux (1,8 %) et de l'industrie automobile (1,8 %). En revanche, la productivité du travail a fléchi chez les fabricants de produits de papier et d'autre matériel de transport.

### Graphique 12

**La productivité reste la plus élevée dans le secteur des produits chimiques**  
Productivité du travail en Ontario par sous-secteur manufacturier, 2004, 2014 et 2023  
\$ de 2017 par heure travaillée

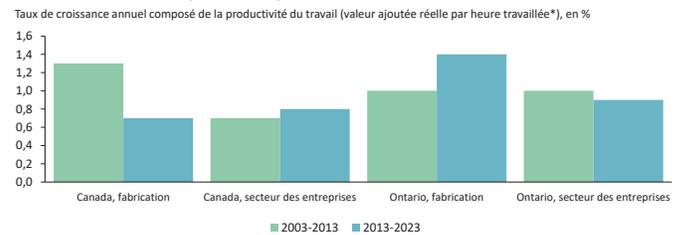


Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Quelles conclusions pouvons-nous tirer de tout cela? Le secteur manufacturier de l'Ontario a connu une croissance de la productivité supérieure à la moyenne au cours des deux dernières décennies, en dépit d'embûches importantes – on pense notamment à la crise financière mondiale et à la pandémie, laquelle a bouleversé les chaînes d'approvisionnement, forcé des fermetures et accéléré la transition vers le télétravail (graphique 13). Cette performance est en partie attribuable à l'adoption accrue des technologies de fabrication de pointe. Et

### Graphique 13

**La productivité dans le secteur manufacturier en Ontario a surpassé la moyenne des entreprises canadiennes au cours de la dernière décennie**  
Croissance annuelle moyenne de la productivité



\* En \$ enchaînés de 2017.  
Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

les développements récents sont prometteurs. Selon les plus récentes [perspectives](#) du magazine *Canadian Manufacturing*, les fabricants se tournent de plus en plus vers l'Internet industriel des objets (IIo) (qui permet, entre autres, la maintenance prédictive avec des données en temps réel), l'automatisation, l'intelligence artificielle, l'apprentissage machine et l'infonuagique. L'intérêt pour les drones et l'informatique quantique est également grandissant. Les systèmes de gestion intégrée (ERP) avancés sont maintenant monnaie courante. Toutefois, il est possible de faire encore mieux, l'adoption de la robotique accusant un retard dans les secteurs autres que celui de l'automobile ([NGen, 2024](#)). Les projets et le [financement](#) annoncés récemment pour propulser les technologies fondées sur l'IA, comme l'automatisation et le développement de matériaux avancés, sont des pas dans la bonne direction et donnent des [résultats](#) prometteurs.

C'est encourageant, car la commercialisation et l'adoption de l'IA par les entreprises ont été plus faibles au Canada que dans d'autres grandes économies (voir notre [analyse](#) à ce sujet). Par ailleurs, les entreprises du secteur des technologies vertes et durables peuvent explorer des possibilités prometteuses en Europe, où les investissements et l'intérêt pour les énergies renouvelables restent importants – les États-Unis offrant moins d'occasions immédiates dans ce domaine. Des investissements majeurs dans les infrastructures énergétiques et la défense en Europe créent aussi des occasions pour les fabricants canadiens. L'engagement du Canada à atteindre l'objectif de 2 % du PIB que l'OTAN s'est fixé pour les dépenses en défense devrait également générer des contrats d'approvisionnement militaire qui pourraient profiter aux fabricants canadiens, si les programmes d'approvisionnement sont calibrés avec soin.

### Se préparer pour le rebond

Malgré ces occasions favorables, les entreprises ont raison d'être inquiètes à l'idée d'effectuer d'importants investissements dans le contexte commercial actuel incertain. Augmenter la production ou prendre de l'expansion pourrait s'avérer risqué lorsque les sources de revenus sont loin d'être sûres. Mais les entreprises doivent garder en tête que la modernisation continuera d'être un facteur de différenciation concurrentielle dans la nouvelle réalité économique qui émergera après cette tempête. Jeter les bases

d'une productivité accrue aujourd'hui grâce à l'innovation et à l'intégration technologique permettra aux fabricants canadiens de se positionner avantageusement à long terme. Et l'Ontario a un rôle majeur à jouer pour améliorer la productivité du Canada, car il représente 6 % de la valeur ajoutée au sein du secteur canadien des entreprises. Toutes choses étant égales par ailleurs, une croissance annuelle de la productivité du travail de 1,0 point de pourcentage supplémentaire dans l'industrie manufacturière de l'Ontario stimulerait la croissance globale de la productivité dans le secteur des entreprises au Canada de 0,06 point de pourcentage.

### **Conclusion**

Le contexte commercial actuel entraînera inévitablement une restructuration difficile des facteurs de production dans l'économie ontarienne en 2025 et en 2026, et des pertes d'emplois semblent inévitables. Nous nous attendons à ce que le secteur automobile soit le plus durement touché, compte tenu de ses chaînes de valeur intégrées avec les États-Unis et de sa grande dépendance à l'égard de ce marché d'exportation. Les premiers transformateurs de métaux sont également vulnérables, et des effets de second tour sont attendus dans l'économie en général. Le contexte actuel pourrait donner le coup de barre nécessaire pour relancer l'accélération du commerce interprovincial, diversifier les exportations et stimuler la modernisation continue au moyen de l'intégration des technologies et de l'innovation. Il sera essentiel d'élaborer des politiques bien conçues pour accroître l'automatisation et la diversification des marchés dans l'ensemble de la chaîne de valeur (des PME aux grandes entreprises). Mais même avec de bonnes politiques, la transition ne sera pas sans douleur, car la diversification est un travail de longue haleine et la capacité de production ne peut être réaffectée rapidement sans pertes d'emplois et de capitaux. C'est particulièrement vrai dans une industrie aussi spécialisée et géographiquement concentrée que le secteur manufacturier de l'Ontario. D'ici là, s'armer de patience et se préparer au rebond seront essentiels.