

PERSPECTIVE

Le secteur de la fabrication au Québec : se relever après le tsunami pandémique

Par Joëlle Noreau, économiste principale

Le secteur de la fabrication a été durement éprouvé par les effets de la pandémie, lui qui devait déjà vivre avec une pénurie de main-d'œuvre, une concurrence très vive et des velléités protectionnistes à la hausse. Les récents indicateurs économiques ne témoignent pas d'une très grande performance. Toutefois, ils masquent toute la combativité dont font preuve les entreprises québécoises dans un contexte particulièrement instable. Les entreprises québécoises ne sont pas les seules à vivre ces difficultés, leurs concurrentes sont à pied d'œuvre pour relever les mêmes défis. Par ailleurs, celles d'ici ont rendez-vous avec la technologie (l'automatisation et la numérisation) comme outil pour propulser leur production, être plus efficaces écologiquement, maintenir leurs parts de marché, voire les augmenter sur les marchés internationaux, et conserver leur place dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. Le programme des prochaines années ne s'adresse pas à une industrie qui serait à plat. Il fera appel à toute la ténacité dont sont capables les fabricants québécois.

L'état des lieux

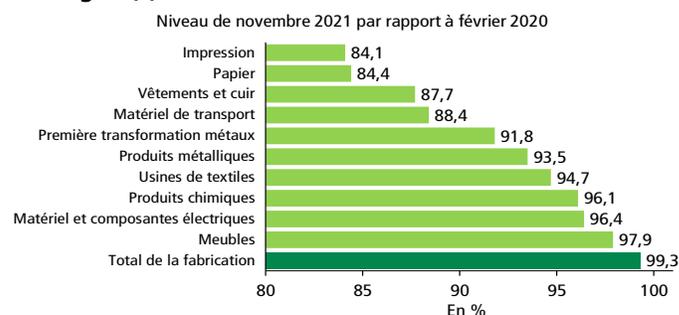
Après presque deux ans de pandémie, le secteur de la fabrication travaille à regagner le terrain perdu. Un bref coup d'œil aux principaux paramètres économiques permet de dresser un premier bilan :

- ▶ PIB réel : presque au niveau de février 2020;
- ▶ Nombre de salariés : sous le niveau de février 2020;
- ▶ Valeur des ventes réelles des fabricants : près du niveau de février 2020;
- ▶ Valeur des exportations en dollars courants : au-delà de l'année 2019.

Une analyse plus attentive permet d'apporter des nuances. Ainsi, en novembre 2021, le PIB réel du secteur de la fabrication québécois était en moyenne à 99,3 % de celui de février 2020. Le rattrapage au chapitre du PIB réel est fort inégal comme en font foi le graphique 1 et le graphique 2 à la page 2. On remarque que le secteur des minéraux métalliques (qui compte pour 4,3 % du PIB manufacturier) a crû de 52,9 %, propulsé sans doute par les nombreux travaux d'infrastructure. Les trois premiers secteurs en importance dans le PIB réel sont à des stades de récupération fort différents :

GRAPHIQUE 1

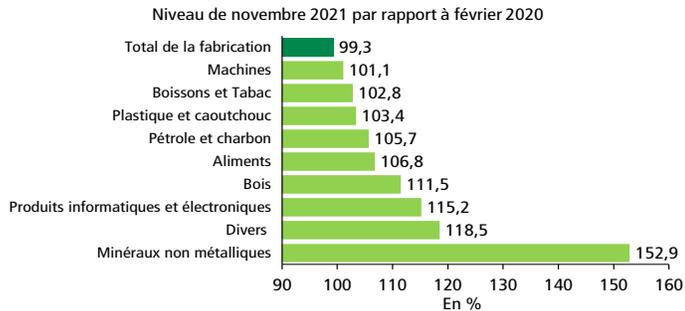
Québec : la récupération du PIB réel au niveau de février 2020 est inégale (1)



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

- ▶ Fabrication du matériel de transport (14,4 % du PIB de la fabrication en novembre 2021), une récupération de 87,9 %;
- ▶ Fabrication d'aliments (13,1 % du PIB de la fabrication en novembre 2021), une récupération de 106,8 %;
- ▶ Première transformation de métaux (8,3 % du PIB de la fabrication en novembre 2021), une récupération de 91,8 %.

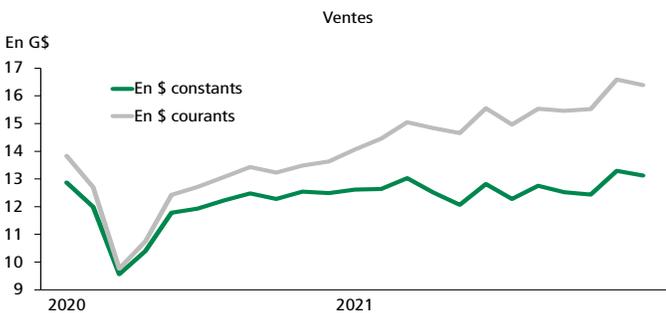
GRAPHIQUE 2
Québec : la récupération du PIB réel au niveau de février 2020 est inégale (2)



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

En ce qui a trait aux ventes, le verdict n'est pas le même selon que l'on considère la valeur en dollars courants ou en dollars constants (lorsqu'on applique le déflateur des ventes des fabricants canadiens). Le graphique 3 permet d'apprécier la différence. Ainsi, la valeur des ventes en dollars constants est pratiquement au même niveau en décembre 2021 que celui établi en février 2020. On a rattrapé le terrain perdu sans pour autant connaître une croissance impressionnante. Des différences sectorielles sont observées, on peut citer en exemple le secteur du matériel de transport (autour de 72 % du niveau de février 2020 en dollars courants) qui a été particulièrement éprouvé.

GRAPHIQUE 3
La valeur réelle des ventes des fabricants québécois a rejoint le niveau de février 2020, sans le dépasser durablement



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Du côté des exportations du secteur de la fabrication, les données en dollars courants font état d'une forte augmentation en 2021 (+16,7 %), surtout par rapport à l'année 2020 qui a été difficile (-8,7 %). On observe que la part du matériel de transport a passablement diminué dans le total des expéditions (passant de 20,1 % en 2019 à 16,1 % en 2021), alors que la première transformation des métaux a pris du galon (respectivement 16,9 % et 21,3 %). La hausse spectaculaire de 2021 s'appuie notamment sur un effet de rattrapage par rapport à 2020 et sur les augmentations de prix de nombreuses matières premières (métaux et bois notamment).

Quant au nombre de salariés, la comparaison s'établit entre les 11 premiers mois de 2019 et la même période en 2021. Ainsi, le niveau de 2021 est à 96,2 % de 2019. Faut-il être surpris? Pas du tout : surtout dans le contexte du vieillissement de la main-d'œuvre, de la rareté de cette dernière, de la recherche de gains de productivité et de l'automatisation croissante des usines. Dans la très grande majorité des secteurs, le nombre de salariés moyen est inférieur ou égal à 2019, à l'exception de la première transformation des métaux (109,1 %) et la fabrication de matériel, d'appareils et de composants électriques (109,1 % également). Quant aux immobilisations, après avoir diminué de 11,1 % en 2020, elles n'ont crû que de 0,8 % en 2021 pour l'ensemble de la fabrication pour se chiffrer à 4,8 G\$.

À la lumière de cette analyse de grands indicateurs, peut-on dire que le secteur de la fabrication est à plat? Non, surtout lorsqu'on prend en compte les vents contraires qu'il doit affronter. La deuxième section de cette analyse permettra de faire une revue des défis.

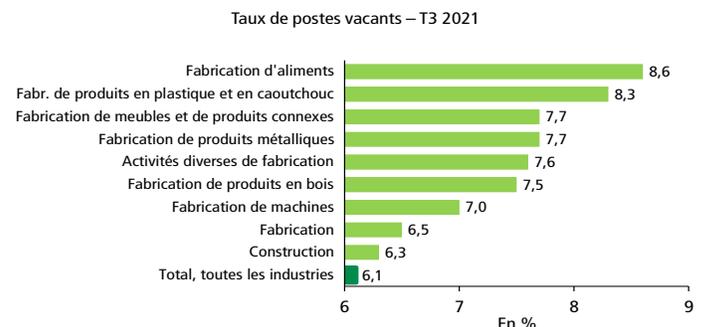
Des contraintes qui s'additionnent

- ▶ La pénurie de main-d'œuvre

La rareté de main-d'œuvre touche directement le secteur de la fabrication, et ce, depuis de nombreuses années. Le taux de postes vacants dans le secteur de la fabrication (6,5 % au troisième trimestre de 2021) est plus élevé que celui de la moyenne québécoise (6,1 %) qui bat déjà des records. Des industries, comme celles de la fabrication d'aliments (8,5 %) et des produits en plastique et en caoutchouc (8,3 %), sont particulièrement affectées (graphique 4).

Au chapitre de la pénurie de main-d'œuvre, les Manufacturiers Exportateurs du Québec (MEQ) ont fait une tournée des régions au printemps 2021 pour sonder leurs membres sur la question. Selon l'enquête qu'ils ont menée, les difficultés de recrutement se font particulièrement sentir dans la catégorie salariale des 20 \$ l'heure et moins. Ce problème était rencontré chez 63,1 % des répondants et pour 35,3 % des emplois payés

GRAPHIQUE 4
Taux de postes vacants dans la fabrication au Québec : les aliments écotent le plus



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

entre 20 \$ et 29 \$ l'heure. Les difficultés étaient moins présentes pour les postes rémunérés entre 30 \$ et 39 \$ et à 40 \$ et plus (environ 7 % pour chacune de ces tranches). L'intérêt de cette enquête est qu'elle a également permis de témoigner des difficultés par région. Le tableau 1 illustre à quel point la situation est serrée pour les entreprises répondantes, notamment si l'on regarde de près le pourcentage du nombre total d'employés que représentent les travailleurs manquants. Il dépasse 10 % dans plusieurs régions.

TABLEAU 1
Québec : estimations des postes à pourvoir chez les fabricants, par région, à la mi-2021

RÉGIONS	NOMBRE	% DU NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS
Bas-Saint-Laurent et Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	460	12,9
Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	192	8,1
Capitale-Nationale	631	10,8
Mauricie	138	9,3
Estrie	904	8,1
Montréal	901	9,6
Chaudière-Appalaches	1 198	10,0
Abitibi-Témiscamingue, Outaouais et Nord-du-Québec	150	9,4
Laval	227	8,0
Lanaudière	223	11,3
Laurentides	404	8,9
Montérégie	1 559	9,2
Centre-du-Québec	621	10,6

Sources : Tact, Manufacturiers et Exportateurs du Québec et Desjardins, Études économiques

La pénurie de main-d'œuvre touche les entreprises de 1001 façons : les coûts engendrés par l'allongement de temps de recrutement et la multiplication des démarches (au sein des entreprises, dans la région, dans la province et à l'étranger). À cela s'ajoute la rétention de la main-d'œuvre, qui est courtisée par d'autres entreprises. Les ajustements auxquels les employeurs procèdent pour garder leurs meilleurs éléments se traduisent parfois par des débours qui n'avaient pas été initialement prévus. Les changements dans les horaires, la réorganisation du travail tant dans la production de biens que dans les services, la bonification de certains avantages sociaux, les primes à l'embauche, l'achat de robots pour mécaniser certaines opérations et la numérisation des entreprises sont parmi les stratégies déployées.

Par ailleurs, l'enquête menée pour le compte des MEQ avait également pour objectif de chiffrer la valeur des pertes estimées au cours des deux dernières années (de la mi-2019 à la mi-2021) qui seraient attribuables à la pénurie de main-d'œuvre. Celles-ci ont été évaluées à 18 G\$ pour cette période. Les effets se sont fait sentir douloureusement. À la question « Avez-vous dû refuser des contrats et/ou accumuler des retards de production dans les deux dernières années à cause de la pénurie de main-d'œuvre? », au moins 50 % des entreprises de chacune des régions du

TABLEAU 2
Québec : les effets de la pénurie de main-d'œuvre chez les fabricants, par région, à la mi-2021

RÉGIONS	% AYANT INDIQUÉ « OUI » PAR RÉGION*
Bas-Saint-Laurent et Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	87,5
Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	75,0
Capitale-Nationale	73,8
Mauricie	81,0
Estrie	65,5
Montréal	55,6
Chaudière-Appalaches	73,8
Abitibi-Témiscamingue, Outaouais et Nord-du-Québec	50,0
Laval	63,2
Lanaudière	78,3
Laurentides	57,7
Montérégie	74,2
Centre-du-Québec	78,4

* La question était : « Avez-vous dû refuser des contrats et/ou accumuler des retards de production dans les deux dernières années à cause de la pénurie de main-d'œuvre? »
 Sources : Tact, Manufacturiers et Exportateurs du Québec et Desjardins, Études économiques

Québec ont affirmé que c'était le cas, comme en fait foi le tableau 2. Les entreprises du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine ainsi que de la Mauricie ont répondu par l'affirmative dans une proportion supérieure à 80 %.

► Les difficultés d'approvisionnement

Au chapitre des difficultés rencontrées, les problèmes liés aux chaînes d'approvisionnement n'ont cessé de se multiplier depuis plus d'un an. On peut citer les arrêts et les retards de production dans certains pays où la pandémie a frappé plus fort, l'imposition de conditions sanitaires pouvant perturber l'organisation du travail au point de le ralentir, les retards dans l'acheminement des marchandises et dans leur transbordement, la hausse des coûts du carburant, les conflits de travail dans des ports et dans certaines usines (abattoirs, notamment au Québec en 2021), la pénurie de travailleurs dans la logistique de transport (tableau 3) qui dépasse largement le Québec, les événements climatiques extrêmes (ex. : inondations en Chine en juillet 2021, feux de forêt en juillet 2021 et inondations en novembre en Colombie-Britannique, etc.) pour ne citer que ceux-là.

TABLEAU 3
Nombre de postes vacants au Québec dans certains secteurs de la logistique du transport

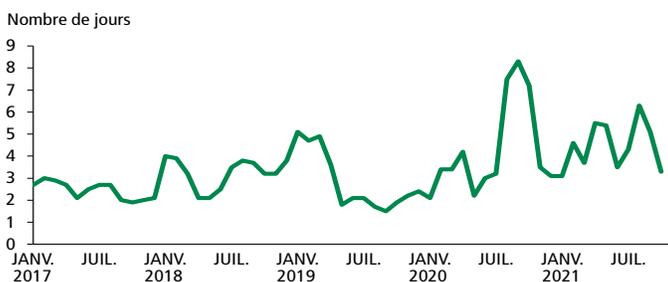
PROFESSIONS	NOMBRE		VARIATION
	T3 2019	T3 2021	En %
Manutentionnaires	2 510	4 545	81,1
Conducteurs/conductrices de camions de transport	3 755	5 235	39,4
Chauffeurs-livreurs/chauffeuses-livreuses - services de livraison et de messagerie	770	1 275	65,6

Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Toutefois, la situation quant au temps d'attente des conteneurs dans les ports de l'est du Canada semble s'être quelque peu améliorée en comparaison avec celle de l'été 2021, comme en fait foi le graphique 5. Cela ne signale pas pour autant la fin des embûches ou des retards dans l'approvisionnement. À cela s'ajoutent des événements d'une durée limitée (ex. : les blocages de ponts et de routes par des manifestants et les événements climatiques extrêmes) qui retardent le moment où les fabricants renoueront avec la fluidité du transport telle qu'observée avant la pandémie.

GRAPHIQUE 5

Le temps d'arrêt* pour les conteneurs au port semble avoir diminué au fil de l'automne, pour les ports de l'est du Canada



* Le temps d'arrêt au port est le temps qu'un conteneur passe depuis son déchargement du navire jusqu'à son chargement sur un train ou un camion au port.

Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Dans ce contexte, on peut se demander si ces contraintes n'auront pas un effet positif sur les entreprises locales, à l'heure où certains industriels veulent raccourcir et sécuriser leurs chaînes d'approvisionnement. Des associations sectorielles et de nombreuses chambres de commerce se sont attelées au maillage d'entreprises d'ici depuis des années, mais de façon plus intensive depuis deux ans. Le travail est en cours.

Les temps changent, la fabrication aussi

Face aux difficultés de recrutement et de rétention du personnel, les entreprises envisagent de plus en plus de travailler autrement. Pour ce faire, elles peuvent notamment choisir de robotiser les opérations et/ou de numériser leur entreprise. Il s'agit bel et bien de deux choses différentes. Selon la Banque de développement du Canada, « Les robots sont très utiles pour exécuter les travaux de précision répétitifs. »¹. Les entreprises découvrent peu à peu la puissance des technologies et en quoi elles peuvent leur être utiles.

À cet effet, le gouvernement du Québec a mis sur pied, entre autres, l'Offensive de transformation numérique en mars 2021. Cette dernière est destinée à tous les secteurs d'activité dans toutes les régions du Québec. Environ 9 000 entreprises s'étaient inscrites dans la démarche après 10 mois. Les industriels de la fabrication profiteront-ils de l'occasion? Enfin, on peut penser que la baisse des coûts et la démocratisation des outils

numériques pourraient les rendre de plus en plus accessibles aux PME.

Signe des temps, les préoccupations environnementales sont également à l'ordre du jour des entreprises de fabrication. L'écoconception, la gestion du cycle de vie des produits, les emballages, la modernisation des équipements de chauffage et les modes de transport moins énergivores, pour ne citer que ces éléments, font partie des facteurs à prendre en compte dans la production. À l'heure où la réduction des gaz à effet de serre (GES) fait partie des engagements des différents gouvernements et aussi des exigences des investisseurs, les fabricants sont interpellés. Dans une [étude](#) réalisée par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), l'organisme mettait en évidence l'apport des exportations du secteur à l'économie en 2017 (retombées sur le PIB de 62,1 G\$ et contribution à la croissance et au maintien de plus d'un demi-million d'emplois). En parallèle, on soulignait l'apport de ces exportations aux émissions de GES cette même année. On l'estimait à près du tiers des émissions totales québécoises qu'elles soient liées directement ou indirectement aux exportations de produits manufacturés.

Le climat commercial

Il est évident que le secteur de la fabrication n'évolue pas en marge des règles et des accords commerciaux. Ces dernières années, le Canada a conclu et mis en œuvre de nombreuses ententes de libre-échange qui ouvrent à la fois le marché intérieur et multiplient les occasions d'affaires à l'étranger. On n'a qu'à penser à l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne, l'Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP) et, plus récemment, le renouvellement de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM). Ces ententes donnent l'impression d'une plus grande ouverture, alors que dans les discours et dans un certain nombre de pratiques, le protectionnisme semble gagner du terrain.

Le plus récent [bilan](#) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) pour la période d'octobre 2020 à mai 2021 fait état d'une amélioration de l'ouverture commerciale pour les produits sans rapport avec la pandémie chez les pays du G-20. Ainsi, 35 nouvelles mesures de facilitation des échanges ont été mises en vigueur alors qu'il y en a eu 26 visant à les contraindre. « La valeur estimative du commerce visé par des mesures de facilitation des importations introduites pendant la période considérée (438 G\$ US) a dépassé sensiblement celles des échanges visés par des mesures de restriction à l'importation (environ 124 G\$ US)... ».

Néanmoins, la remontée des nationalismes économiques, la volonté des États d'assurer une plus grande autonomie dans leurs approvisionnements (quels qu'ils soient) et l'intention de nombreux fabricants de raccourcir leurs chaînes d'approvisionnement pour en assurer la solidité et la sécurité ne plaident pas en faveur d'une plus grande ouverture commerciale. Cela pourrait ralentir la progression des exportations québécoises

¹ [Qu'est-ce que l'industrie 4.0?](#), BDC.

et canadiennes, ce qui n'est pas souhaitable dans la mesure où nos marchés intérieurs sont relativement petits. Par ailleurs, le changement de locataire à la Maison-Blanche a peut être modéré le ton des discussions commerciales, mais les règles, elles, n'ont pas véritablement changé. Les fabricants souhaiteraient plus d'ouverture. À ce titre, les manufacturiers exportateurs font valoir depuis quelque temps déjà qu'un accord « *Buy North American* » serait favorable aux entreprises d'ici. Une meilleure intégration des marchés publics (de façon grossière : achats de biens par les gouvernements destinés à l'usage public) du Canada, des États-Unis et du Mexique permettrait de limiter l'implantation d'entreprises d'ici en sol américain afin de satisfaire aux exigences du gouvernement américain. C'est loin d'être une chose faite.

Un secteur à plat?

Ce n'est pas parce que le PIB réel n'a pas totalement rejoint le niveau de février 2020 et que la valeur réelle des ventes n'a pas véritablement dépassé celle d'avant la pandémie que l'on peut déclarer que le secteur de la fabrication est à plat.

Il faut d'abord rappeler qu'une part importante de l'activité de fabrication repose sur le matériel de transport (14,4 % du PIB réel, 9,4 % des livraisons totales, environ 20 % des exportations en 2019 et autour de 16,0 % en 2021). Cette industrie est directement liée au transit des personnes et des marchandises. On le sait, la pandémie a entravé toute l'industrie des transports. Le rétablissement des routes commerciales pour les personnes et les marchandises est long et il est ponctué par les différentes vagues de COVID-19. Ces hésitations se répercutent sur les fabricants de véhicules et d'aéronefs de tout acabit, d'où le décalage par rapport au niveau de production établi avant la pandémie. Ce retard pèse sur le résultat d'ensemble.

De nombreuses embûches viennent ralentir la bonne marche et la croissance de la fabrication depuis quelques années. Parmi elles, il y a la pénurie de main-d'œuvre qui entraîne des refus de contrats et qui limite la production, les difficultés d'approvisionnement et le refroidissement de certains pays dans leurs échanges commerciaux, et ce, malgré les accords conclus.

Des solutions existent, mais elles ne peuvent être mises en œuvre en quelques mois. Les négociations, la formation des travailleurs (jeunes, employés déjà en entreprise, programmes spéciaux pour clientèles moins traditionnelles) prennent un certain temps, de même que l'arrivée de travailleurs étrangers, qu'ils soient temporaires ou non. On travaille à être moins gourmands en matières premières et en énergie et c'est un processus en évolution. [L'automatisation des camions](#), qui pourrait colmater le déficit de camionneurs, fait l'objet de recherches, mais n'est pas encore au point.

Entretemps, il faut garder les manches relevées et demeurer combattifs. Les entreprises québécoises ne sont pas les seules à vivre ces difficultés, leurs concurrentes sont à pied d'œuvre pour relever les mêmes défis. Par ailleurs, celles d'ici ont rendez-vous

avec la technologie (l'automatisation et la numérisation) comme outil pour propulser leur production, pour être plus efficaces écologiquement, pour maintenir leurs parts de marchés, voire les augmenter sur les marchés internationaux, et pour conserver leur place dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. Le programme des prochaines années ne s'adresse pas à une industrie qui serait à plat. Il fera appel à toute la ténacité dont sont capables les fabricants québécois.