

Leadership  
avisé RBC

# Composer avec l'incertitude

---

quatre trajectoires futures  
pour le secteur canadien  
de l'automobile

MAI 2026



Ce rapport fait partie du projet Croissance de Leadership avisé RBC, une initiative visant à générer de nouvelles idées pour l'économie canadienne. L'industrie automobile canadienne, qui emploie 125 000 personnes et qui représente 10 % des exportations du pays, est au cœur du dynamisme du vaste secteur de la fabrication de pointe canadien et des relations économiques avec les États-Unis. Au cours des dix derniers mois, afin de tracer une voie d'avenir pour cette industrie à un moment charnière, nous avons consulté des constructeurs automobiles, des fournisseurs de pièces et d'autres experts du secteur pour éclairer notre analyse, laquelle présente quatre scénarios possibles pour l'avenir de l'industrie.

## Principales constatations

**Le secteur automobile canadien atteint un tournant majeur dans l'évolution de l'industrie nord-américaine.** La volonté de Washington de relancer la production nationale menace de démanteler les chaînes d'approvisionnement reliant Montréal à Détroit, vieilles de plusieurs décennies. Dans notre scénario le plus pessimiste, les usines de montage automobile au Canada pourraient fermer leurs portes d'ici 2040.

**À l'inverse, le volume de production du Canada pourrait atteindre deux millions d'unités en 2040.** Dans notre scénario le plus optimiste, le maintien d'un accès exempt de droits de douane au marché américain pourrait entraîner une montée en puissance de la production.

**Le secteur doit composer avec deux transitions mondiales qui se déroulent à des rythmes différents.** L'adoption des véhicules électriques progresse plus lentement que prévu, mettant en péril des milliards de dollars d'investissements. Pendant ce temps, les révolutions de l'IA, de la conduite autonome et des technologies logicielles s'accroissent plus rapidement que les fabricants d'équipement d'origine (FEO) ne peuvent les intégrer à leurs chaînes de montage, créant un décalage entre les engagements en capital et les technologies prêtes pour le marché.

**L'avenir de l'industrie automobile sera de plus en plus défini par la valeur générée par véhicule.** Aux États-Unis, le PIB par véhicule assemblé est environ deux fois plus élevé que celui du Canada, et l'écart continue de se creuser. L'automatisation et la robotisation pourraient accélérer l'émergence d'une industrie automobile où moins de travailleurs produisent davantage de véhicules.

**L'accès au marché est un atout précieux et sous-utilisé.** À l'exception des Américains, aucun peuple n'achète plus de voitures par habitant que les Canadiens. Comme 90 % du marché canadien est approvisionné par des importations, le Canada peut associer l'accès à son marché à des engagements d'investissement dans les secteurs de la fabrication, de la recherche et du développement, des logiciels, des essais et de la certification.

## Le secteur canadien de l'automobile est au centre d'une tempête.

Ce n'est pas la première fois que le secteur est confronté à des conditions difficiles, mais la tourmente actuelle représente une menace grave, peut-être même existentielle. La principale source de bouleversement réside dans l'utilisation, par le président Donald Trump, des droits de douane comme outil de rapatriement des capacités manufacturières vers le cœur industriel des États-Unis. L'année qui a suivi sa réélection a été marquée par une série douloureuse d'abandons de gammes de produits, de fermetures d'usines et par les pertes d'emplois les plus importantes qu'ait connues l'industrie automobile canadienne depuis la Grande Récession.



# À ces turbulences tarifaires s'ajoutent quatre transformations structurelles du secteur :

## Électrification

L'adoption des véhicules électriques (VE) a d'abord progressé rapidement grâce aux mesures incitatives à la consommation, aux règles sur les émissions et aux subventions industrielles. Or, le recul récent de plusieurs mesures incitatives a rendu les VE moins attrayants pour les consommateurs, ce qui a nui aux ventes et amené les constructeurs automobiles à suspendre ou à abandonner certains programmes liés aux VE. À court terme, il se pourrait que l'adoption des VE demeure inégale en raison des préoccupations liées à l'abordabilité et aux infrastructures de recharge. À plus long terme, la multiplication des chocs sur les marchés pétroliers pourrait accélérer cette adoption, puisque l'électricité produite localement rend les pays moins vulnérables à l'instabilité géopolitique.

## Logiciels

Avec l'arrivée de modèles intégrant la connectivité, l'autonomie, l'IA et la propulsion électrique, les véhicules deviennent de plus en plus de véritables plateformes technologiques sur roues. Une part croissante de la performance et de la valeur d'un véhicule repose désormais sur les batteries, les puces, les capteurs et les logiciels. Ainsi, la création de valeur dépasse désormais largement le montage final. Cette évolution conduit à une transformation profonde du secteur, la demande de nouvelles compétences et de nouveaux composants perturbant les savoir-faire et les chaînes logistiques établies.

## Marché

En 2025, quelque 92 millions de véhicules ont été vendus dans le monde, contre 95 millions en 2017. Les ventes aux États-Unis ont atteint un sommet en 2016, et celles au Canada ont suivi un an plus tard<sup>1</sup>. La combinaison du vieillissement de la population et de l'urbanisme rapide déclenche des changements structurels de la demande mondiale. Et cela ne tient même pas compte de la révolution des véhicules autonomes, qui pourrait réinventer la propriété automobile.

## Chine

Les constructeurs automobiles chinois ont dépassé leurs rivaux japonais pour devenir les plus importants vendeurs de véhicules au monde en 2025, leur part de marché étant passée d'un peu moins de 1 % à environ 35 % au cours des 25 dernières années. La montée en puissance de la Chine sur le marché automobile mondial, souvent portée par une technologie supérieure et des prix plus bas, représente la menace à long terme la plus sérieuse pour l'industrie automobile nord-américaine.

Reste au Canada à déterminer la position qu'il souhaite occuper dans un système automobile mondial réinventé. Avec 735 millions de dollars américains de dépenses annuelles en recherche et développement, la fabrication automobile constitue une industrie de haute technologie et à forte valeur ajoutée, générant d'importantes retombées dans l'ensemble de l'économie<sup>2</sup>. Le Canada dispose également de plusieurs avantages concurrentiels – main-d'œuvre qualifiée, énergie propre et abordable, et installations de montage primées – qui le positionnent favorablement pour capter de la valeur tout au long de la chaîne logistique. Son succès dépendra du maintien de la compétitivité de l'écosystème des fournisseurs, des prestataires de services et des entreprises technologiques.

Alors que les droits de douane punitifs imposés en vertu de l'article 232 sur l'acier, l'aluminium et le cuivre demeurent en vigueur et que la renégociation de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM) approche à grands pas, les décideurs et les acteurs de l'industrie au Canada devront évaluer les compromis associés aux différentes orientations stratégiques possibles. Dans cette optique, nous nous projetons jusqu'en 2040 et examinons quatre trajectoires possibles pour l'avenir de l'automobile au Canada.

**China's rise in the global automotive market represents the most serious long-term threat to the North American automotive industry.**



## Profil du secteur des fabricants d'équipement d'origine au Canada

Mesure	Estimation
Emploi	125 000 travailleurs : montage (35 000), pièces (71 000), carrosseries et remorques (18 000)
Unités produites	1,3 M (2024)
Valeur ajoutée (PIB)	17 G\$ (2024)
Expéditions	102 G\$ (64 G\$ véhicules + 38 G\$ pièces)
Fabricants d'équipement d'origine (FEO)	Toyota, Honda, Stellantis, GM, Ford
Nombre de fournisseurs de pièces	700
Stock brut de capital	65 G\$ (coût de remplacement)
Densité robotique	1,475 robots/10 000 employés

# Le chemin à parcourir

## 1. Voie rapide

### Volumes accrus, plus de valeur et intégration renforcée

#### Principales hypothèses

- Le Canada obtient un accès en franchise de droits au marché américain.
- Des réformes sont apportées aux règles d'origine, aux exigences de contenu national et aux taux de droits de la nation la plus favorisée.
- Les droits de douane limitent l'accès des Chinois au marché nord-américain.
- Le coût total de propriété d'un VE continue de baisser.
- Les investissements annoncés dans les VE se concrétisent, mais sur un horizon plus long.
- Les avancées en IA et en conduite autonome augmentent la valeur générée par véhicule.
- Le Canada élargit son réseau énergétique à faibles émissions de carbone et renforce ses capacités de raffinage des minéraux critiques.

#### La vie dans la « voie rapide »

Il s'agit d'un scénario dans lequel l'intégration nord-américaine se maintient, l'électrification progresse et la création de valeur s'intensifie au sein des écosystèmes existants. Les cinq FEO (General Motors, Ford, Stellantis NV, Linda et Toyota) au Canada maintiennent leurs activités manufacturières, mais les usines mises à l'arrêt temporaire ou fonctionnant à faible capacité obtiennent de nouveaux mandats de production et augmentent leurs volumes d'assemblage. Le corridor Windsor-Montréal regroupe des usines d'assemblage, des fournisseurs de premier rang, des entreprises d'outillage, des sociétés spécialisées en automatisation, en IA et en logiciels, ainsi qu'un bassin de talents en ingénierie sur le terrain que peu de régions peuvent égaler. Les quelque 700 fournisseurs comprennent des entreprises canadiennes de calibre mondial, notamment Magna, Linamar, Multimatic et Martinrea.

La voie rapide est étroite, mais praticable. Le fondement de ce scénario repose sur le rétablissement du libre-échange avec les États-Unis. Les réformes apportées

aux règles d'origine, aux exigences de contenu national et aux taux de droits de douane de la nation la plus favorisée incitent davantage les FEO à attribuer des mandats de production aux usines de montage canadiennes<sup>3</sup>. Simultanément, un mur tarifaire protecteur s'élève autour de l'Amérique du Nord afin d'empêcher l'entrée des véhicules électriques chinois, créant ainsi l'espace concurrentiel dont les FEO nord-américains ont besoin pour investir avec confiance.

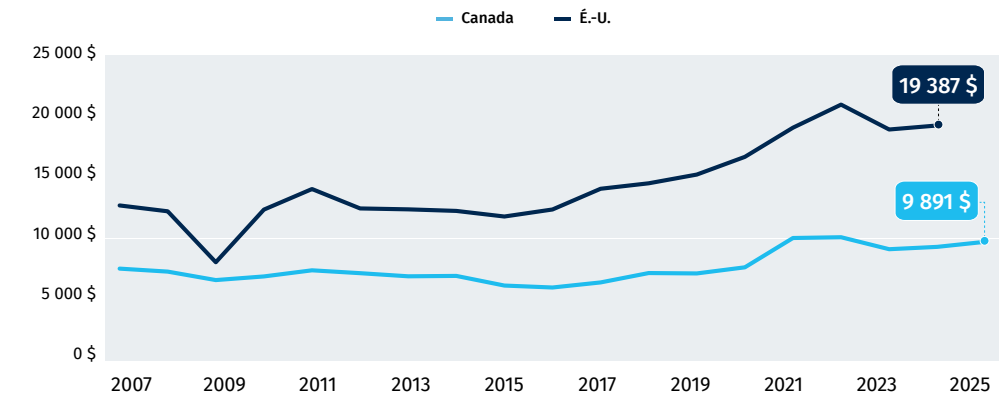
Le rétablissement de l'accès au marché, conjugué à l'amélioration de l'abordabilité des véhicules électriques, débloque des dizaines de milliards de dollars d'investissements promis, dont la majeure partie avait été reportée durant la guerre tarifaire. Le nombre de véhicules montés passe de 1,3 million en 2025 à 2 millions en 2040, soit autant de véhicules que les Canadiens en achètent annuellement. De plus, les capacités du Canada dans les domaines des matériaux légers, des communications mobiles, des capteurs et systèmes de contrôle, des logiciels, de l'analytique des données, de l'IA, de la cybersécurité et de la recherche sur les batteries sont mises à profit pour obtenir de nouveaux mandats à des niveaux plus élevés de la chaîne de valeur<sup>4</sup>.

Le corridor Windsor-Montréal s'affirme comme une Silicon Valley du Nord, fort d'un vivier d'ingénieurs spécialisés en autonomie, IA, matériaux légers et systèmes embarqués. Cela constitue un atout majeur, puisque McKinsey prévoit que le segment mondial des logiciels, capteurs, unités de contrôle et composants électroniques passera de 335 G\$ US à 520 G\$ US entre 2025 et 2035.

La transition vers l'électrification prend plus de temps que prévu initialement, mais elle finit par se concrétiser. Après une dépréciation de 70 milliards de dollars pour les véhicules électriques en 2026, le coût des batteries continue de diminuer tandis que l'autonomie et l'infrastructure de recharge s'améliorent. D'ici 2030, les véhicules électriques commencent à s'imposer plus naturellement sur le marché. La pénétration des véhicules hybrides rechargeables et des véhicules électriques à batterie passe de 10 % en 2025 à 25 % en 2030, puis à plus de 60 % en 2040. La

## Le Canada accuse un retard par rapport aux États-Unis pour le PIB généré par véhicule monté

PIB de la fabrication de véhicules automobiles et de pièces par véhicule monté (USD/véhicule)\*



\* Industrie canadienne : fabrication de véhicules automobiles et de pièces; industrie américaine : fabrication de véhicules automobiles, de carrosseries et remorques, et de pièces. Le PIB est calculé en dollars enchaînés de 2017; les dollars canadiens ont été convertis en dollars américains. Sources : Statistique Canada, Bureau of Economic Analysis, OICA, Leadership avisé RBC

Colombie-Britannique et le Québec mènent l'adoption des véhicules électriques — les immatriculations de véhicules électriques se maintiennent autour de 20 % dans les provinces alimentées par l'hydroélectricité même après l'expiration des incitatifs gouvernementaux — avant de gagner d'autres marchés à mesure que les facteurs économiques deviennent plus favorables.

La stratégie canadienne sur les minéraux critiques renforce la position du pays. L'extraction, le traitement et la transformation du cuivre, du cobalt, du lithium et du magnésium, de plus en plus concentrés dans une chaîne logistique reliant le Nord de l'Ontario et le Québec, améliorent l'intégrité des batteries et réduisent la dépendance des FEO aux intrants chinois. L'accès à une énergie propre et abordable renforce également l'attrait du Canada pour les investissements. Les réseaux électriques à faibles émissions de l'Ontario et du Québec — alors que les prix de l'électricité au Québec sont déjà inférieurs à ceux de pôles automobiles comme le Michigan et l'Ohio — prennent encore plus d'importance à l'ère des véhicules intelligents, puisque l'électrification accroît la demande en électricité. Les activités informatiques, d'essais et de validation viennent accentuer cette demande. Un réseau électrique plus propre et moins coûteux accroît les marges et réduit l'exposition carbone des exportations automobiles vers des marchés de plus en plus sensibles aux émissions.

Le corridor Waterloo-Ottawa s'affirme comme une Silicon Valley du Nord, fort d'un vivier d'ingénieurs spécialisés en autonomie, IA, matériaux légers et systèmes embarqués. Cela constitue un atout majeur, puisque McKinsey prévoit que le segment mondial des logiciels, capteurs, unités de contrôle et composants électroniques passera de 335 G\$ US à 520 G\$ US entre 2025 et 2035.

D'ici 2040, le Canada dispose d'un écosystème où la valeur est créée à tous les niveaux de la chaîne, de la mine à la cellule de batterie jusqu'au véhicule défini par logiciel, avec l'assemblage comme pilier central.

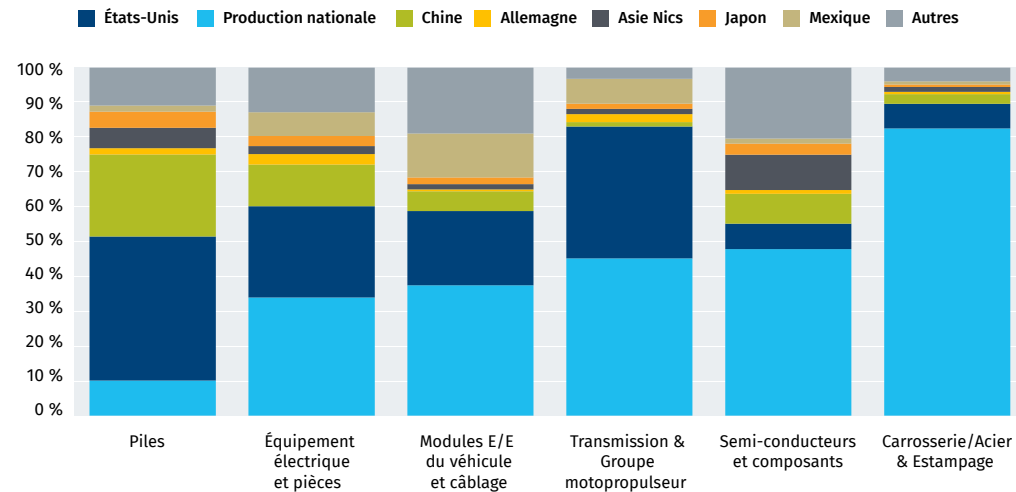
Dans ce scénario, il devient clair que l'industrie automobile est devenue une plateforme technologique, et non plus seulement une industrie manufacturière. L'enjeu n'est plus seulement d'assembler davantage de véhicules, mais d'en capter une plus grande part de valeur. Ce sont les écosystèmes industriels et non les entreprises individuelles qui confèrent un avantage concurrentiel durable.

#### Tensions stratégiques

- Le Canada renforce sa position au sein du système automobile nord-américain, mais devient également plus dépendant des États-Unis — et plus exposé à la volatilité des politiques américaines.
- Si les FEO poursuivent leur intégration verticale en internalisant davantage de contenu lié aux véhicules électriques, de logiciels et de capacités d'architecture de systèmes, le virage du Canada vers les véhicules électriques et les véhicules intelligents pourrait être compromis.
- La restriction des importations chinoises et de la concurrence étrangère entraîne une hausse des prix des véhicules sur le marché intérieur et ralentit l'adoption des véhicules électriques, avec des répercussions sur les émissions liées au transport.

## Le Canada demeure une plaque tournante de la carrosserie et de l'acier, qui dépend des importations composants de grande valeur

Sources de pièces EV / SDV, domestiques vs. part des importations par catégorie (% de l'offre)



\* Projection en 2035.

Sources : McKinsey Center for Future Mobility (2026) ; Oliver Wyman ; Analyse rbc. Les actions sont indicatives en fonction des taux de croissance des segments publiés.

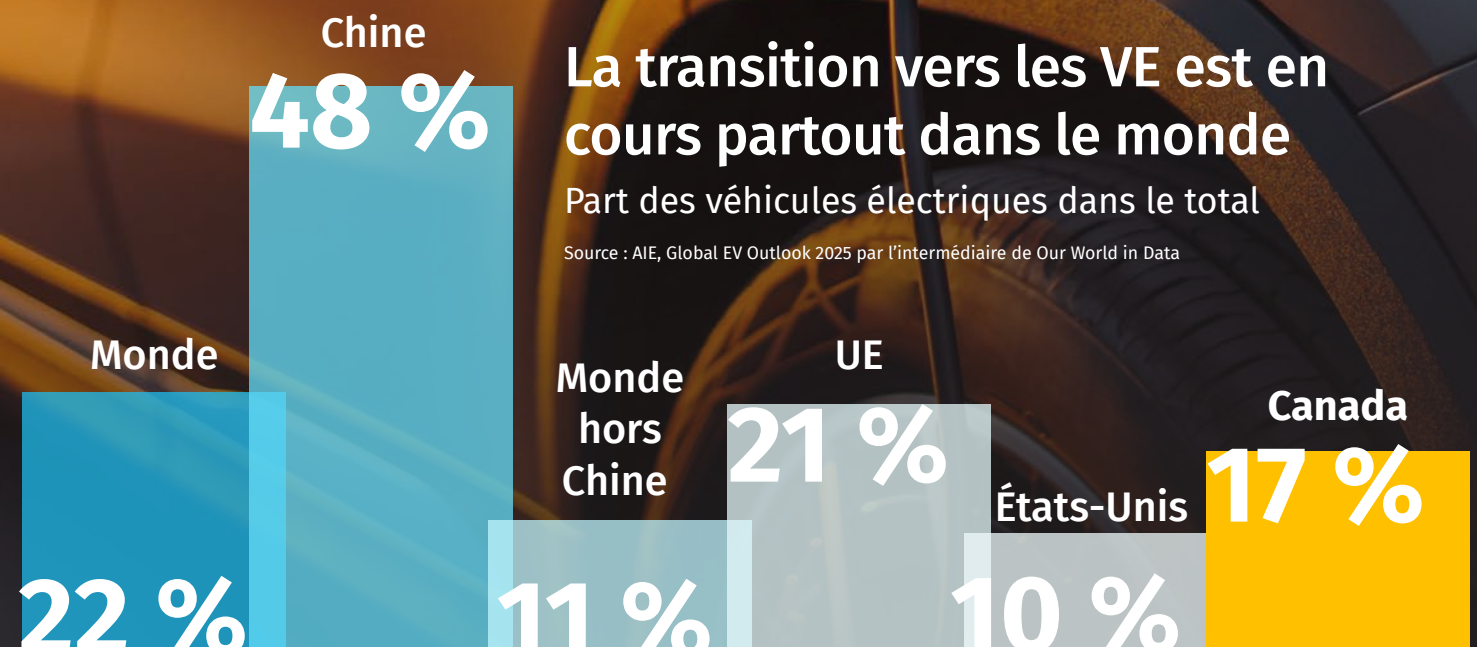
### Ce qui doit se produire

- En échange d'un accès exempt de droits, Ottawa et les provinces pourraient conclure avec les États-Unis un pacte sur les minéraux critiques pour l'automobile, co-crédant des incitatifs (p. ex. contrats d'enlèvement, réserves stratégiques, prix planchers) afin de réduire les risques commerciaux des investissements privés dans l'extraction et le traitement du nickel, du cuivre, du lithium, du graphite, de l'aluminium et des terres rares, renforçant ainsi la chaîne logistique industrielle nord-américaine.
- Le Canada, les États-Unis et le Mexique pourraient adopter une approche coordonnée pour imposer des droits de douane sur les VE, l'acier, l'aluminium et les pièces automobiles provenant de l'extérieur du bloc, afin de se prémunir contre le dumping chinois. Les trois administrations pourraient harmoniser leurs politiques relatives aux règles d'origine et aux droits de douane de la nation la plus favorisée afin d'encourager les investissements au sein du bloc.
- Afin d'assurer un approvisionnement abondant en énergie non émettrice et à prix concurrentiel, l'Ontario pourrait entreprendre une expansion ambitieuse de ses capacités hydroélectriques, nucléaires et éoliennes, ainsi qu'une modernisation et un élargissement du réseau électrique. Les gouvernements fédéral et provinciaux pourraient accroître massivement les infrastructures de recharge afin de favoriser l'adoption des VE.
- Afin d'obtenir de nouveaux mandats en recherche

et développement et en logiciels, l'Ontario et le Québec pourraient envisager de co-investir avec les assembleurs et les fabricants de pièces dans des installations communes de recherche, d'essais et de validation. Les seuils d'admissibilité au programme de la recherche scientifique et du développement expérimental (RS&DE) pourraient être abaissés afin d'attirer des mandats d'investissement dans les domaines de l'électronique, de la connectivité, de la conduite autonome, de la cybersécurité et des matériaux légers.

- Ottawa pourrait envisager de réformer sa stratégie d'immigration afin d'attirer et de retenir des professeurs et des étudiants aux cycles supérieurs spécialisés en informatique, en science des matériaux, en génie mécanique et chimique, ainsi qu'en IA et en apprentissage automatique, renforçant ainsi l'écosystème de talents technologiques concurrentiels.

## Le corridor Windsor–Montréal s'affirme comme une Silicon Valley du Nord



## La transition vers les VE est en cours partout dans le monde

Part des véhicules électriques dans le total

Source : AIE, Global EV Outlook 2025 par l'intermédiaire de Our World in Data

## 2. Voie lente

### Le montage survit, l'adoption des véhicules électriques ralentit, la création de valeur se déplace ailleurs

#### Principales hypothèses

- L'ACEUM survit, mais sous une forme affaiblie.
- L'adoption des véhicules électriques se poursuit, mais plus lentement que prévu.
- Les fabricants d'équipement d'origine chinois accroissent leur présence sur le marché de consommation canadien.
- Les États-Unis continuent d'exclure les véhicules chinois.
- Les minéraux critiques et l'énergie propre permettent le renouvellement de certains mandats.
- Le Canada conserve une valeur stratégique comme site de capacité de débordement et de diversification du montage.

#### Glissement vers la « voie lente »

Le Canada maintient sa présence au sein du système nord-américain, mais sa position et son importance stratégique s'érodent. Le scénario de la « voie lente » est déclenché par un résultat sous-optimal aux négociations commerciales. L'ACEUM survit à la renégociation de 2026, mais en ressort plus limité et moins prévisible. Le Canada se voit imposer des droits de douane de 10 %, correspondant à un taux effectif de 5 % sur les véhicules montés, ce qui réduit presque à néant les marges de montage. Ce n'est pas fatal pour l'économie des usines, mais cela modifie les calculs des comités d'allocation des investissements des FEO établis à Detroit, Tokyo et Stuttgart. Et comme la menace persistante d'une hausse des droits de douane demeure en arrière-plan, investir dans les activités canadiennes devient excessivement risqué.

La « voie lente » n'est pas synonyme de crise — le Canada maintient ses niveaux actuels de production — mais les segments à plus forte valeur de l'écosystème automobile se développent ailleurs. Les usines continuent de fonctionner, des investissements de réoutillage sont réalisés périodiquement et les emplois liés au montage sont en grande partie préservés. Mais le Canada perd graduellement les investissements, mandats et capacités qui conditionnent sa pertinence industrielle future. En 2040, le Canada monte 1,2 million de véhicules, mais la part de valeur qu'il capte par véhicule diminue avec le temps.

Ironiquement, l'industrie automobile canadienne est née grâce aux droits de douane protecteurs sur les véhicules fabriqués aux États-Unis<sup>5</sup>. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, des droits de douane de 35 % ont été imposés dans le cadre de la Politique nationale sur les voitures importées afin de protéger la production canadienne de la concurrence américaine<sup>6</sup>. Plutôt que de soutenir les constructeurs automobiles canadiens, les droits de douane ont incité des géants américains comme Ford et GM à contourner la barrière douanière en établissant des usines au Canada<sup>7</sup>. Par conséquent, le Canada est devenu le deuxième producteur mondial d'automobiles en 1930. Au tournant du siècle, le Canada montait trois millions de véhicules par année et occupait le premier rang mondial en proportion de sa population. Mais cet avantage s'est érodé : la production est tombée à 1,3 million de véhicules en 2024.

La transition vers les véhicules électriques aggrave le problème. L'adoption par les consommateurs ralentit encore davantage après l'expiration des incitatifs fédéraux — les immatriculations de véhicules électriques tombent sous la barre des 10 % à l'échelle nationale en 2025 et ne se redressent pas sans un soutien soutenu des politiques publiques. Les plateformes à moteur à combustion interne et hybrides prolongent leur durée de vie commerciale, ce qui peut sembler offrir un répit au montage, mais constitue en réalité un piège stratégique : les investissements réalisés par le Canada dans les chaînes logistiques des batteries pour véhicules électriques génèrent des rendements inférieurs aux hypothèses ayant justifié leur rentabilité. L'offre de véhicules électriques demeure paralysée par une adoption anémique de la part des consommateurs, ce qui nuit à l'attrait du Canada pour les investissements.

#### Tensions stratégiques

- Le Canada préserve l'emploi et les opérations de montage, mais échoue à capter les segments à forte croissance et à forte valeur.
- Les gouvernements augmentent les subventions pour conserver les couches à faible valeur du secteur, ce qui entraîne une augmentation des coûts fiscaux sans améliorer la compétitivité de l'écosystème.

## Principaux territoires de montage automobile : 2024 par rapport à 1999

2024 = 92 millions de véhicules montés à l'échelle mondiale

Rang	Pays	Véhicules montés (en millions)	Part du total mondial	Unités assemblées par 1 000 résidents	Rang par habitant
1	Chine	31,3	34 %	22	9
2	É.-U.	10,6	11 %	31	8
3	Japon	8,2	9 %	66	3
4	Inde	6,0	7 %	4	15
5	Mexique	4,2	5 %	32	7
13	Canada	1,3	1,5 %	33	6

1999 = 56 millions de véhicules montés à l'échelle mondiale

Rang	Pays	Véhicules montés (en millions)	Part du total mondial	Unités assemblées par 1 000 résidents	Rang par habitant
1	É.-U.	13	23 %	47	7
2	Japon	9,9	18 %	78	2
3	Allemagne	5,7	10 %	69	4
4	France	3,2	6 %	52	6
5	Canada	3,1	5,4 %	101	1

Sources : OICA ; indicateurs de développement dans le monde des Nations Unies

Pendant ce temps, les segments de l'industrie affichant la plus forte croissance migrent ailleurs. Les mandats en recherche et développement diminuent à mesure que les fonctions d'ingénierie et de développement logiciel se concentrent autour des pôles de montage américains et japonais. Les revenus tirés des programmes de recherche et développement des FEO s'amenuisent dans le corridor Windsor-Montréal. Les diplômés dans le domaine des sciences, des technologies, de l'ingénierie et des mathématiques (STIM) mettent leurs aptitudes au service de marchés mieux rémunérés. Certains des géants nationaux du Canada demeurent concurrentiels à l'échelle mondiale, mais ils se développent aux États-Unis dans la Sun Belt, au Mexique et en Allemagne, et non en Ontario.

Le vieillissement du marché de consommation canadien renforce cette trajectoire. Les ventes de véhicules ont atteint un sommet en 2018 et n'ont jamais retrouvé ce niveau, même si la population a augmenté de quatre millions d'habitants en 2025. Ce ralentissement reflète des changements structurels dans les habitudes de mobilité des jeunes générations urbaines, qui se tournent de plus en plus vers le transport collectif, les services de transport avec chauffeur et l'autopartage. Si le volume du

marché ne croît pas, les fabricants d'équipement d'origine ont moins de raisons d'investir dans les capacités de production au Canada.

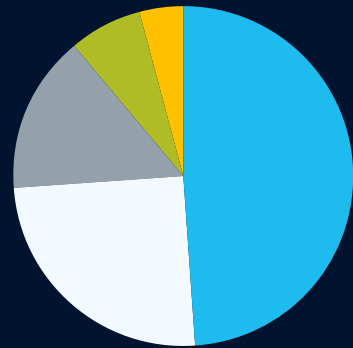
Les gouvernements réagissent en se livrant concurrence pour obtenir des mandats précis, en égalant les mesures incitatives américaines projet par projet. Cette approche est coûteuse et réactive. Chaque dollar de subvention consacré au maintien des activités de montage existantes est un dollar qui n'est pas investi dans le développement de capacités — infrastructures d'essai, grappes manufacturières avancées, filières de talents en ingénierie — qui permettraient au Canada d'être concurrentiel pour des mandats à plus forte valeur ajoutée. La directrice parlementaire du budget a établi que l'aide publique accordée au secteur automobile entre 2020 et 2024 dépassait les capitaux privés engagés<sup>8</sup>. Dans le scénario de la voie lente, ce ratio continue de se détériorer.

En 2040, le Canada expédie toujours des véhicules, mais une part croissante de la valeur qu'ils contiennent — pile logicielle, chimie des batteries, systèmes électroniques de commande — provient de l'extérieur du pays. L'écosystème se fragilise graduellement à mesure

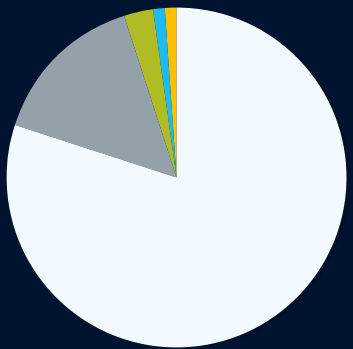
## Le secteur automobile canadien conserve une part de valeur inférieure à celle de ses homologues nord-américains

Part de la valeur des exportations automobiles de chaque pays créée sur le marché intérieur par rapport à la part provenant de l'étranger (2022)

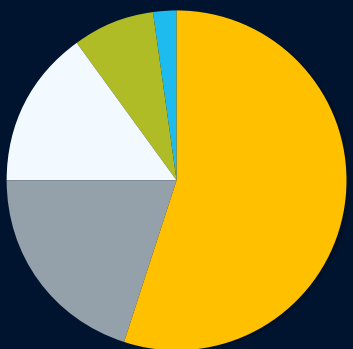
■ Part intérieure – États-Unis ■ Part intérieure – Canada ■ Chine  
■ Part intérieure – Mexique ■ Toutes les autres économies



Canada (total de 36 G\$)



É.-U. (total de 88 G\$)



Mexique (total de 146 G\$)

que les mandats d'investissement se dissipent.

Il devient évident que l'érosion industrielle peut survenir graduellement — non par un effondrement des volumes, mais par une baisse de la valeur captée par véhicule. La valeur peut migrer hors du pays même si le montage demeure au Canada. Le déclin industriel ne résulte pas nécessairement de fermetures, mais d'un enchaînement de cycles d'investissement manqués et de mandats amoindris.

### Ce qui doit se produire

- La politique industrielle actuelle du Canada est optimisée pour ce scénario. Les incitatifs ciblent surtout l'investissement en construction plutôt que les subventions opérationnelles, et le programme RS&DE exclut des activités qui seraient autrement admissibles.
- Les politiques publiques visant à réduire les coûts de l'énergie, à améliorer la compétitivité fiscale, à réduire les frictions réglementaires ou à renforcer les chaînes logistiques en minéraux critiques ne sont mises en œuvre qu'avec parcimonie, en raison des contraintes budgétaires et de l'incertitude industrielle.



### 3. Voie d'accès

#### Le Canada se tourne vers l'Eurasie pour attirer les investissements

##### Principales hypothèses

- Les exportations canadiennes vers les États-Unis sont assujetties à des droits de douane de 15 % — soit un taux effectif de 7,5 %.
- Le Canada utilise l'accès au marché comme levier pour attirer les investissements étrangers.
- Des droits de douane modérés sont maintenus sur les importations chinoises.
- La transition vers les VE se poursuit. En 2040, la plupart des véhicules vendus au Canada sont des véhicules électriques à batterie.
- La politique automobile canadienne est réorientée afin d'attirer des investissements non américains.

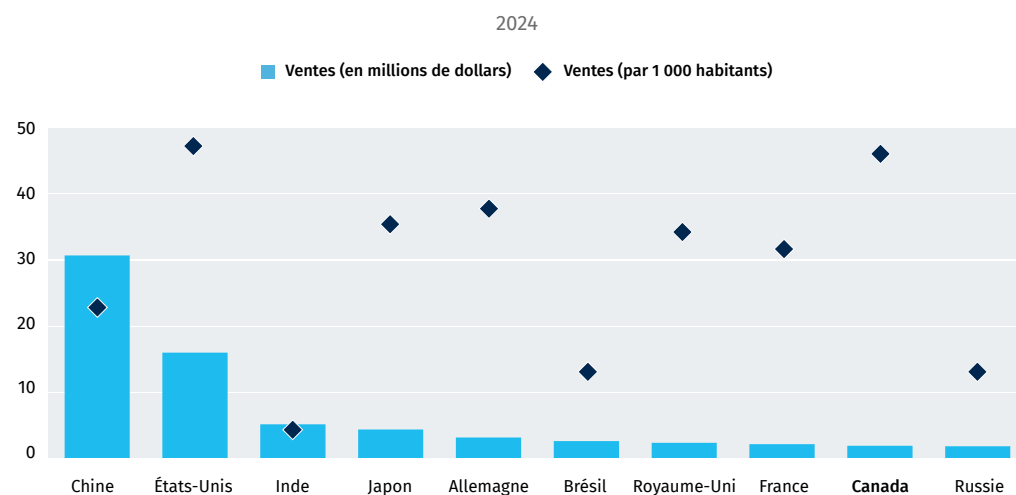
le développement, l'ingénierie ou la certification au Canada bénéficient d'un accès préférentiel au marché. Ceux qui ne le font pas sont soit assujettis à des droits de douane, soit contraints de se retirer du marché. La définition de l'« investissement » est volontairement élargie afin d'inclure non seulement le montage et les pièces, mais aussi le développement logiciel, les installations d'essai, les pôles d'intégration des systèmes et les capacités de certification réglementaire.

Ce modèle attire une combinaison d'entreprises différente de celle du modèle nord-américain traditionnel. Des FEO asiatiques et européens — Hyundai, BMW, BYD et un groupe émergent de fabricants de véhicules électriques et de véhicules définis par logiciel — considèrent le Canada comme un marché d'accès stratégique et un moyen de réduire leur risque de concentration en Chine et aux États-Unis. Certains établissent ou élargissent des activités de montage en partenariat ou de façon indépendante ; d'autres se concentrent sur l'ingénierie, les essais et la production spécialisée intégrée aux chaînes logistiques mondiales. Le corridor technologique Windsor-Montréal devient un pôle d'infrastructures de conformité et de validation logicielle, positionnant le Canada comme un territoire de confiance capable de certifier simultanément des véhicules pour plusieurs marchés réglementaires.

##### Emprunter la « voie d'accès »

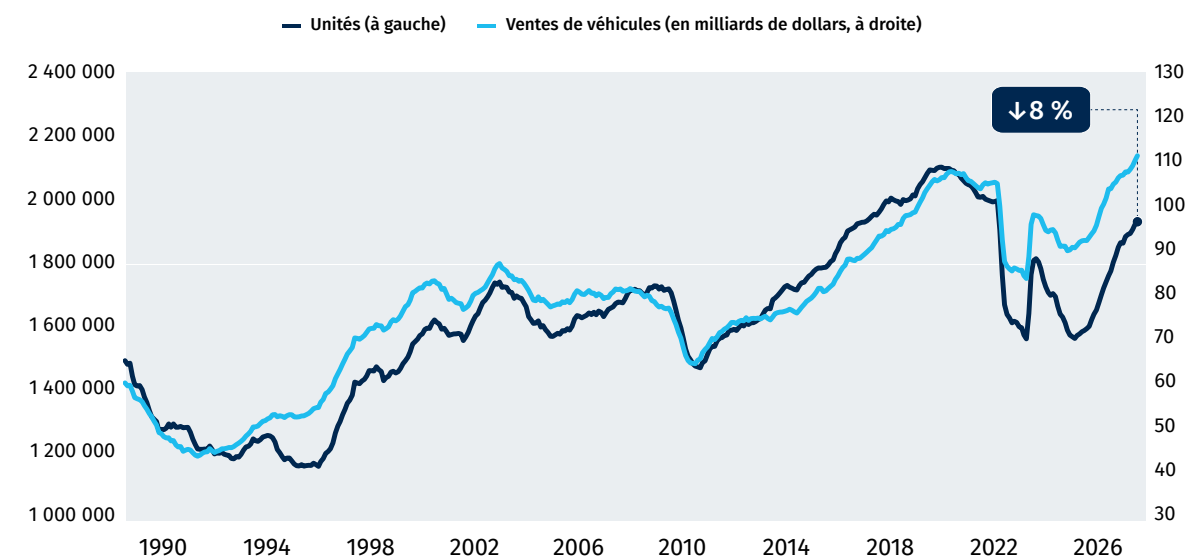
Alors que l'intégration nord-américaine se fragmente lentement sous l'effet de droits de douane persistants — les exportations canadiennes vers les États-Unis étant assujetties à un taux effectif de 7,5 % — Ottawa redéfinit sa politique commerciale et industrielle autour d'un cadre stratégique de remise des droits. Les FEO qui investissent dans la fabrication, la recherche et

#### À l'exception des Américains, aucun peuple n'achète plus de voitures par habitant que les Canadiens



La part des importations est une estimation de RBC fondée sur les données relatives au montage et aux immatriculations. Sources : OICA ; Statistique Canada ; indicateurs de développement dans le monde des Nations Unies ; ISDE.

#### Le Canada constitue un marché prisé des constructeurs automobiles mondiaux



Nota : Chaque point représente la somme des 12 mois précédents. Les ventes de véhicules sont corrigées selon l'IPC. Source : Tableau 20-10-0001-01 de CANSIM.

Le pouvoir d'achat des consommateurs canadiens entre également en ligne de compte. À l'exception des Américains, aucun peuple n'achète plus de voitures par habitant que les Canadiens. Les Canadiens dépensent près de 110 milliards de dollars chaque année en voitures. De plus, 90 % de ces véhicules sont construits à l'étranger. Cela donne au Canada la possibilité d'utiliser l'accès à son marché comme levier pour obtenir des investissements. Les préférences des consommateurs canadiens influencent les FEO qui choisissent d'investir. La Ford F-Series est le véhicule le plus vendu au Canada depuis 15 années consécutives ; les Toyota RAV4 et Honda CR-V dominent le marché des VUS. Cette prédominance des camionnettes et des VUS aligne le marché canadien sur les véhicules à plus fortes marges et à plus forte valeur ajoutée — le segment où les véhicules électriques et l'intégration logicielle génèrent le plus de valeur. Un FEO qui réussit à séduire les consommateurs canadiens avec sa nouvelle génération de camionnettes hybrides rechargeables ou de véhicules multisegments obtient des rendements qui justifient les coûts liés à l'établissement d'activités de recherche et développement ou de certification au Canada.

La transition vers les VE se poursuit parallèlement. En 2040, les véhicules électriques à batterie représentent la majorité des véhicules vendus au Canada, les véhicules hybrides rechargeables servant de technologie de transition pour les segments des camions et des

VUS où l'anxiété liée à l'autonomie demeure la plus vive. Les FEO qui n'exercent pas d'activité de montage au Canada se tournent vers les investissements en recherche et développement, l'intégration de logiciels et la certification, s'intégrant ainsi aux chaînes de valeur canadiennes sans posséder d'usine d'emboutissage. L'emploi se concentre dans les professions hautement spécialisées en STIM : ingénieurs systèmes, architectes logiciels, spécialistes de la réglementation et chimistes spécialisés dans les batteries œuvrant le long du corridor Windsor-Montréal.

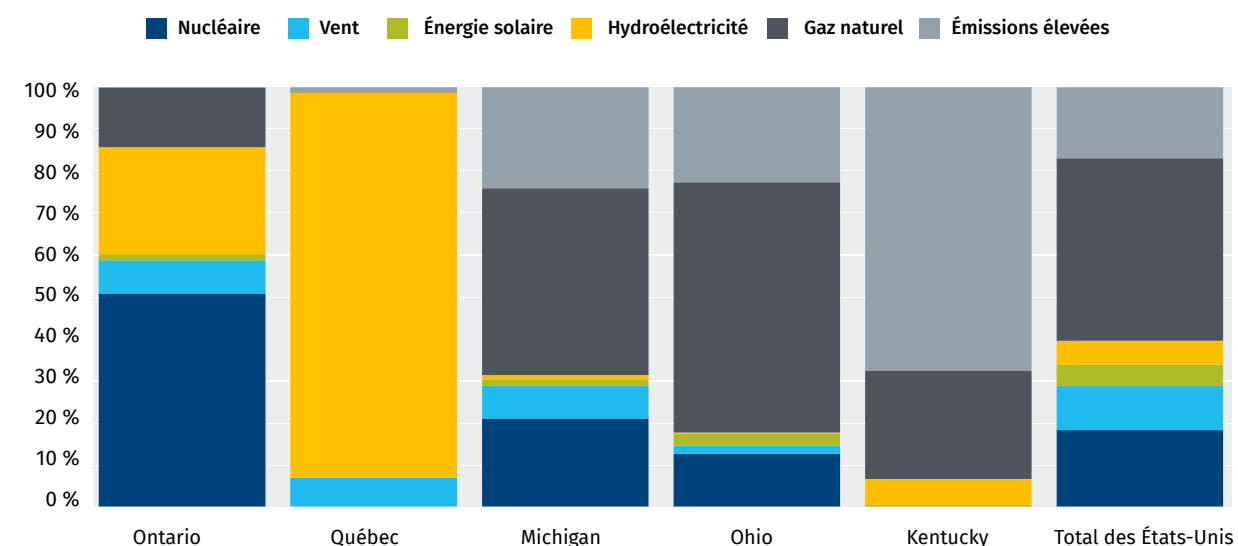
##### Tensions stratégiques

- La diversification commerciale réduit la dépendance envers les États-Unis, mais risque de provoquer des représailles ou une réduction de la coopération avec le principal partenaire économique et allié en matière de sécurité du Canada.
- Une plus grande ouverture aux FEO chinois soulève des préoccupations liées à la sécurité nationale, à la gouvernance des données et à l'intégrité des chaînes logistiques.



## L'énergie propre offre au secteur canadien de l'automobile un avantage concurrentiel

Mix de production et prix moyen de l'électricité, (USD/kWh )



Les ressources canadiennes en minéraux critiques et le réseau électrique propre du pays remplissent une double fonction. Ils attirent des FEO européens et asiatiques cherchant à diversifier leurs chaînes logistiques afin de réduire leur dépendance envers les approvisionnements chinois, tout en conférant au Canada une crédibilité accrue comme partenaire des chaînes logistiques mondiales en batteries. Un constructeur automobile qui s'approvisionne en lithium et en cuivre auprès d'exploitations minières et d'installations de traitement canadiennes renforce son argumentaire de chaîne logistique auprès des autorités réglementaires européennes et américaines — et dispose d'un motif supplémentaire pour accroître sa présence au Canada.

En 2040, le Canada monte un million de véhicules, dont la majorité est vendue sur son propre marché. Les exportations vers les États-Unis continuent de diminuer, freinées par des droits de douane qui nuisent à la compétitivité des modèles à faibles marges. Mais l'économie automobile canadienne ne se mesure pas uniquement au nombre de véhicules montés. Elle se mesure également à la valeur intégrée aux modules, aux systèmes et aux services que le Canada exporte de plus en plus : piles logicielles validées sur des pistes d'essai à Oshawa et dans des installations de démonstration à Markham, modules de batteries assemblés à partir de minéraux canadiens et services d'ingénierie fournis dans le cadre de programmes automobiles mondiaux. Le Canada joue un rôle moins central dans les décisions de

production nord-américaines, mais s'intègre davantage aux chaînes de valeur mondiales, devenant ainsi un intégrateur technologique. Cette position est plus défendable que le modèle d'usines de filiales qu'elle remplace.

### Ce qui doit se produire

- Le cadre canadien de remise des droits pourrait échanger un accès au marché contre des investissements. Les FEO qui exercent des activités au Canada pourraient importer une certaine quantité de véhicules en franchise de droits pourvu qu'ils respectent les engagements en matière de production et d'investissement au Canada.
- Afin d'inciter les FEO à adapter leurs usines pour des activités de montage à faible volume et à forte diversité de modèles, l'Ontario et Ottawa pourraient créer conjointement un fonds de compensation des coûts d'investissement (conçu avec soin et assorti d'une surveillance rigoureuse) et permettre la déduction immédiate intégrale des investissements dans l'automatisation, la robotique et les systèmes de fabrication numérique.
- Ottawa pourrait contribuer à stimuler la demande pour les véhicules fabriqués au Canada grâce aux achats de flottes du secteur public et en réservant les mesures incitatives applicables aux véhicules électriques aux véhicules fabriqués au Canada.

## 4. Voie de sortie

### Les piliers du montage disparaissent, la politique industrielle devient réactive

#### Principales hypothèses

- Les dispositions de l'ACEUM relatives à l'automobile sont abolies ou fortement affaiblies.
- Le Canada ouvre entièrement son marché aux importations chinoises en échange d'un meilleur accès au marché chinois pour les exportations canadiennes de produits agroalimentaires et énergétiques.
- En 2040, la plupart des véhicules vendus au Canada sont des véhicules électriques à batterie.
- La politique industrielle canadienne passe d'une approche proactive à une approche réactive.

Historiquement, le Canada n'a pas perdu sa capacité de montage durant la phase de contraction du cycle ; il l'a perdue pendant la reprise, lorsque l'empreinte de production n'est jamais revenue après avoir migré d'abord vers des États américains dotés de lois sur le droit du travail comme l'Alabama et le Tennessee, puis vers le Mexique, où le nombre de véhicules montés est passé de 1,9 million en 2000 à 4,2 millions en 2025. La voie de sortie correspond à cette dynamique, accélérée et rendue permanente par l'effondrement des dispositions automobiles de l'ACEUM.

Le Canada fait face à un taux effectif de droits de douane de 12,5 %, ce qui rend le montage destiné à l'exportation économiquement non viable. Les entreprises continuent de monter des véhicules à perte, mais tentent de préserver leurs parts de marché dans les activités lucratives liées aux pièces et à l'entretien hors garantie.

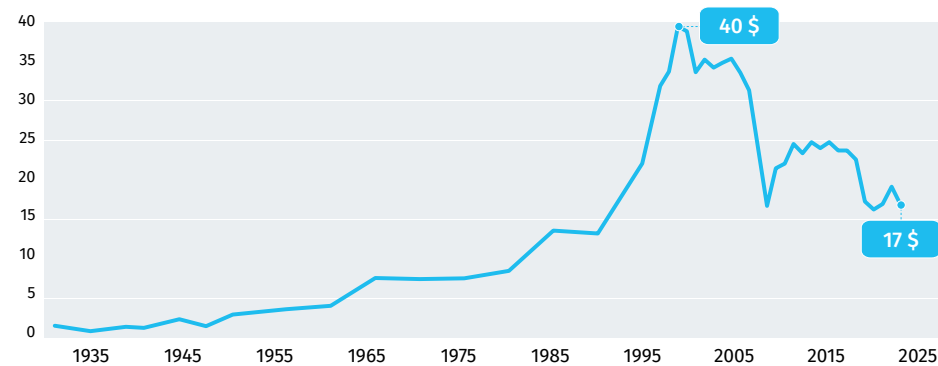
Le Canada suit l'exemple de l'Australie en laissant son industrie automobile disparaître<sup>9</sup>. En 2040, toutes les usines de montage automobile au Canada ont fermé leurs portes. Les véhicules électriques à batterie à bas prix de constructeurs chinois comme BYD, Geely et Leapmotor — déjà concurrentiels sur le plan des prix et de plus en plus compétitifs sur celui de la qualité — comblent le vide laissé par le départ des FEO nord-

#### Emprunter la « voie de sortie »

La voie de sortie commence par une dynamique qui façonne l'industrie automobile canadienne depuis le dernier quart de siècle : les usines continuent de fonctionner, mais avec des mandats réduits. Dans ce scénario, ces mandats finissent par disparaître, les décisions d'investissement se tournant vers des territoires moins exposés aux droits de douane et offrant une plus grande prévisibilité des politiques publiques.

#### Le secteur automobile canadien a perdu des capacités productives durant les phases d'expansion

(G\$ CA), 1929–2024

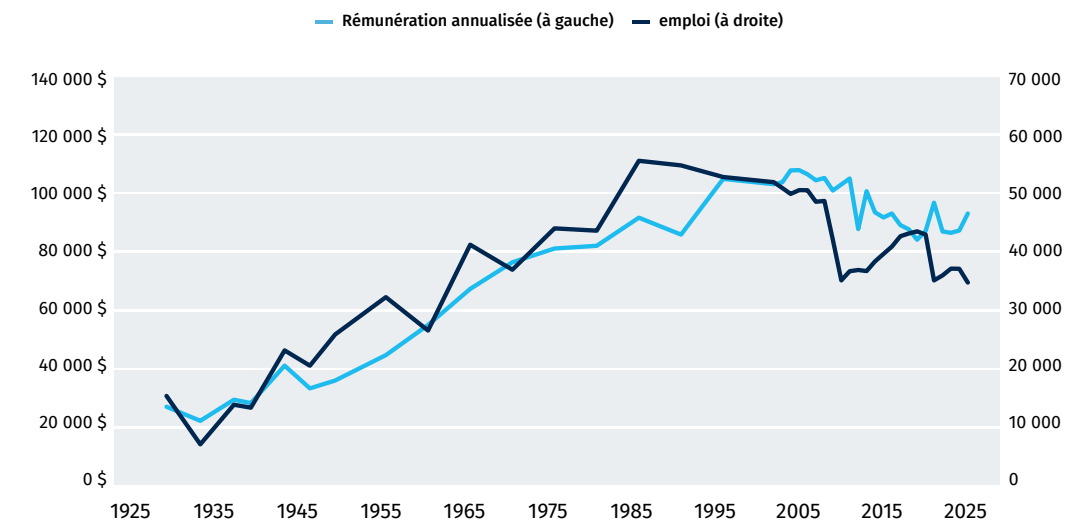


Nota : Série corrigée selon l'IPC (tableau 18-10-0005-01 de CANSIM).

Source : Recensement des fabricants de véhicules automobiles (diverses années); tableau 36-10-0402-01 de CANSIM.

#### Les pertes d'emplois et la stagnation salariale persistent dans le secteur automobile canadien

1929 à 2024



\*Nota : Les revenus sont annualisés en multipliant les revenus hebdomadaires par 52 et corrigés selon l'IPC.

Source : Recensement des fabricants de véhicules automobiles (diverses années); tableaux 14-10-0204-01 et 14-10-0202-01 de CANSIM.

américains. En 2040, la majorité des véhicules vendus au Canada sont des véhicules électriques à batterie fabriqués en Chine. Pour les consommateurs canadiens, les prix des véhicules diminuent et les émissions reculent.

Pour l'écosystème automobile canadien, les conséquences sont structurelles et graves. Les usines soutiennent un réseau de fournisseurs qui génère davantage d'activité économique que les installations elles-mêmes. Les fournisseurs de premier rang demeurent concurrentiels à l'échelle mondiale et continuent d'exporter vers des clients américains et internationaux. Mais la perte du volume de montage national érode la densité industrielle qui assure la viabilité des fournisseurs canadiens de deuxième et troisième rang. Les ateliers d'outillage et de matrices — secteur dans lequel le Canada compte peu d'équivalents à l'échelle mondiale — perdent leur clientèle. Les fabricants spécialisés de composants ferment leurs portes ou se regroupent. Certains suivent la production vers le sud ; d'autres cessent simplement leurs activités. Les segments de l'industrie automobile affichant la plus forte croissance — logiciels, batteries et systèmes électroniques de commande — n'avaient jamais véritablement pris racine et disparaissent progressivement sans activités de montage pour les soutenir. L'avantage de densité du corridor, construit sur un siècle de production par des usines de filiales, se dissipe en moins d'une décennie après la perte de ses principaux clients.

Les effets d'entraînement sont profonds. Les aciéries de Hamilton et de Sault Ste. Marie qui approvisionnaient

depuis longtemps l'industrie automobile en tôles d'acier spécialisées perdent l'un de leurs principaux clients, tout comme les producteurs de produits chimiques et de plastiques de Sarnia. L'écosystème manufacturier avancé couvrant les secteurs de l'automobile, de l'aérospatiale et de la défense perd les retombées croisées en matière de compétences, de capacités d'outillage et de talents en ingénierie que permettait la concentration des activités de montage. Windsor, Oshawa et Ingersoll subissent un déclin économique durable : le chômage grimpe, les prix de l'immobilier chutent et les assiettes fiscales s'érodent, exerçant une pression à long terme sur les programmes sociaux et les transferts gouvernementaux.

La politique industrielle canadienne passe d'un soutien actif à une logique de gestion de crise. Deux axes d'intervention distincts émergent :

- **Mesures incitatives visant la conversion des fabricants de pièces automobiles vers la fabrication d'équipement de défense.** Les fournisseurs de pièces qui ont le capital et les capacités nécessaires pour réussir dans le domaine de la fabrication de défense sont soutenus par des fonds dédiés à la conversion des installations, un amortissement accéléré et la subvention publique du recyclage de la main-d'œuvre.
- **Transition de la main-d'œuvre restante.** Les mesures de soutien fiscal destinées aux FEO sont réaffectées afin d'aider les travailleurs déplacés grâce à des programmes de transition vers la retraite, de requalification et de relocalisation.

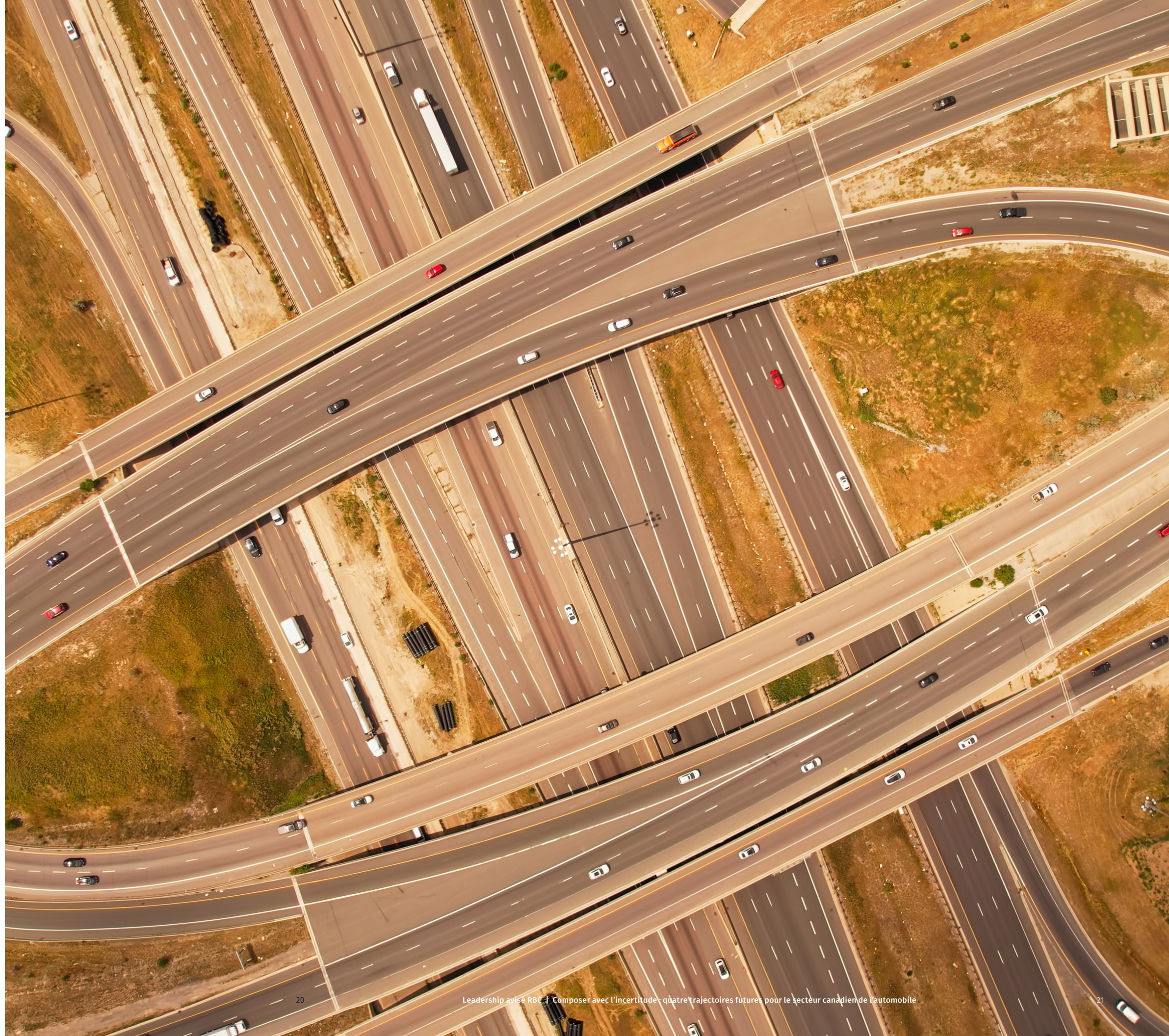
La voie de sortie met en lumière ce que les autres scénarios masquent : l'industrie automobile n'est pas seulement un secteur d'activité, mais un écosystème dont le montage constitue le pilier. Retirer ce pilier, c'est perdre la densité nécessaire au dynamisme industriel dans l'ensemble du secteur manufacturier avancé.

### Tensions stratégiques

- La perte de densité de l'écosystème automobile accélère un déclin industriel plus large et fragilise les industries connexes.
- En mettant fin aux subventions à la production, le Canada préserve ses ressources fiscales à court terme, mais perd des capacités industrielles et du savoir-faire à long terme. Ironiquement, cela menace la capacité fiscale à long terme du pays.
- La fin du montage domestique supprime la justification du protectionnisme : le Canada ouvre entièrement son marché aux véhicules électriques chinois, ce qui améliore l'accessibilité pour les consommateurs et réduit les émissions du transport.
- Les politiques publiques se recentrent sur la gestion de la transition industrielle, la réaffectation du capital et de la main-d'œuvre vers l'aérospatiale, la robotique, la défense et le secteur manufacturier avancé, et la préparation de la main-d'œuvre à une transition difficile.

### Ce qui doit se produire

- Ottawa pourrait élaborer, avec les provinces clés, une stratégie industrielle visant à soutenir la conversion des fabricants de pièces vers la production d'équipements de défense — incluant des mécanismes de financement, l'intégration aux chaînes logistiques, la requalification de la main-d'œuvre et la modernisation des installations.
- Pour soutenir les travailleurs et les collectivités touchées, Ottawa pourrait renforcer l'assurance-emploi (admissibilité, prestations, durée) et, avec l'Ontario, cofinancer un programme ciblé de requalification, de transition vers la retraite et de mobilité.
- En prévision de l'entrée des constructeurs chinois sur le marché canadien, Ottawa pourrait instaurer un cadre de sécurité et de gouvernance des données pour les véhicules connectés couvrant logiciels, matériel et localisation des données.



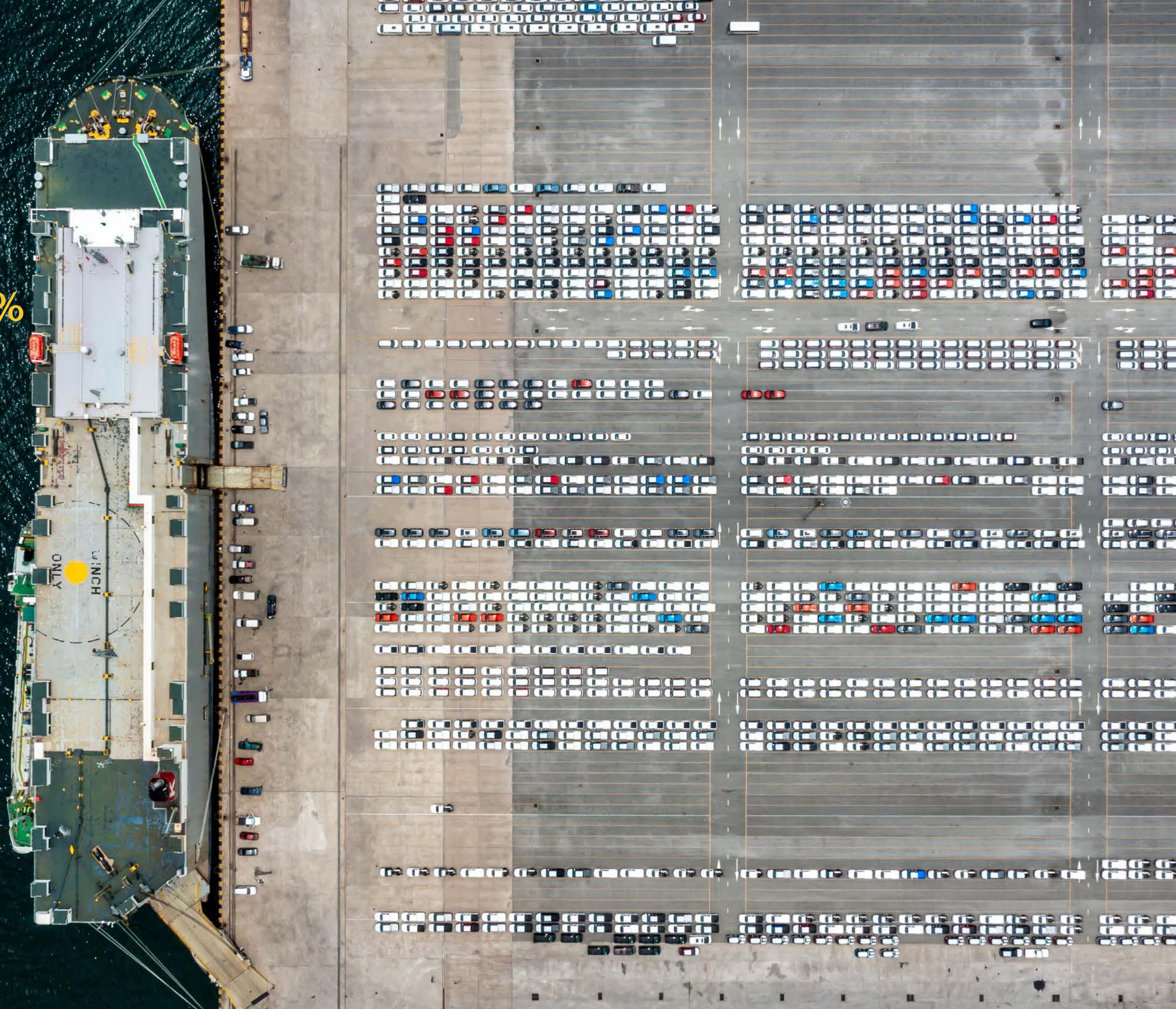


# Considérations principales

L'avenir du secteur automobile canadien combinera probablement plusieurs éléments des scénarios présentés. L'essentiel est que les politiques publiques demeurent flexibles et capables de s'adapter à n'importe quelle trajectoire. **Cinq considérations stratégiques transversales émergent de l'ensemble des scénarios et s'imposent au Canada :**

- 1. Défendre le corridor manufacturier nord-américain.** L'industrie automobile canadienne s'est construite sur un accès préférentiel au marché américain. Entre 90 % et 95 % des exportations automobiles prennent la direction du sud. Cette concentration constitue à la fois un atout et une source de vulnérabilité.
- 2. Se positionner sur la valeur créée à l'intérieur du véhicule.** Les véhicules deviennent des plateformes technologiques, une part croissante de leur valeur étant intégrée aux logiciels, à l'électronique, aux batteries et à l'intégration des systèmes. Historiquement, les politiques canadiennes se concentraient uniquement sur les volumes de montage et l'emploi. Cette approche devra évoluer à mesure que l'automatisation progresse et qu'une plus grande part de la valeur migre vers l'ingénierie, les logiciels, l'électronique et les services numériques.
- 3. Utiliser l'accès au marché comme levier.** À l'échelle internationale, le marché automobile canadien est vaste et lucratif. Les capacités de production sont actuellement axées sur une logique d'exportation. L'accès au marché peut servir d'outil stratégique afin d'obtenir des engagements d'investissement dans un large éventail de fonctions et d'actifs, notamment dans les secteurs de la fabrication, de la recherche et du développement, des essais et de la certification réglementaire.
- 4. Déployer les capitaux publics de manière stratégique.** Les gouvernements d'Amérique du Nord, d'Europe et d'Asie ont engagé des dizaines de milliards de dollars dans la fabrication automobile, les chaînes logistiques en batteries et les technologies automobiles avancées. Le Canada fait face à un équilibre difficile. Les subventions à grande échelle peuvent attirer des investisseurs, mais elles exposent également les finances publiques à d'importants risques. Le Bureau de la directrice parlementaire du budget estime qu'entre 2020 et 2024, les 46 milliards de dollars d'investissements promis dans la chaîne logistique des VE ont été accompagnés d'environ 53 milliards de dollars de soutien gouvernemental. Les contribuables doivent en avoir pour leur argent.
- 5. Préserver l'écosystème industriel :** les usines de montage soutiennent un réseau de fournisseurs, d'ingénieurs, d'entreprises d'outillage et de matrices, de fournisseurs de services logistiques et d'entreprises de services, mais elles créent également une demande pour d'autres industries lourdes, notamment l'acier, l'aluminium, les produits chimiques et les plastiques. Si les piliers du montage s'affaiblissent ou ferment leurs portes, l'écosystème plus large qui soutient le secteur manufacturier avancé risque de perdre la densité nécessaire à son dynamisme et à son efficacité.

Entre **90 % et 95 %** des exportations automobiles prennent la direction du sud. Cette concentration constitue à la fois un atout et une source de vulnérabilité.



## Remerciements

L'auteur tient à remercier les experts consultés dans le cadre de ce rapport, dont certains sont mentionnés ci-dessous.

**Tim Hollander**, Toyota Canada

**Brian Kingston**, Association canadienne des constructeurs de véhicules

**Scott MacKenzie**, Toyota Canada

**David Paterson**, gouvernement de l'Ontario

**Brendan Sweeney**, Association canadienne de l'industrie manufacturière du Pacifique

**Don Walker (retraité)**, Magna

## Références

Advanced Fabrication Council. 2024. 2024 Advanced Fabrication Council: Final Report. Toronto : Gouvernement de l'Ontario.

Cain, T. 2026. « [How many vehicles—and which—were made in Canada in 2025?](#) », Driving, 5 mars.

Guide de l'auto 2026. « [Top 10 : les véhicules les plus vendus au Canada en 2025](#) », 17 janvier.

Dykes, J.G., D. Anastakis, 2021. « [Industrie automobile](#) », L'Encyclopédie canadienne.

Giswold, Jill. 2024. Bilan de l'aide gouvernementale à l'investissement dans les VE au Canada. Ottawa : Bureau de la directrice parlementaire du budget.

Helper, S. et T. Tucker. 2026. « Challenges and opportunities for North American auto industry in the 2026 USMCA renegotiation », 4 mars. Washington : Brookings.

International Energy Outlook. 2025. Global EV Outlook 2025: Expanding sales in diverse markets. Paris : IEA.

Statistique Canada. 2025a. « Le nombre de navetteurs canadiens augmente pour la quatrième année consécutive en 2025 », Le Quotidien, 26 août.

McKinsey & Company. 2026. [The automotive software and electronics market through 2035](#).

Statistique Canada. 2025b. « Immatriculations de véhicules, 2024 », Le Quotidien, 17 26 octobre.

Statistique Canada. 2026. « Immatriculation des véhicules automobiles neufs, quatrième trimestre de 2025 », Le Quotidien, 12 mars.

Tanguay, Ray. 2018. En route pour gagner : Rapport du conseiller pour le secteur automobile. Toronto : Gouvernement de l'Ontario.

Williams, G. 2026. Why are Chinese EV's so Cheap? New York : Rhodium Group.

## Notes de fin de texte

<sup>1</sup> Il existe plusieurs sources de données mondiales sur l'industrie automobile, qui ne concordent pas toutes entre elles. La présente analyse s'appuie sur les travaux de recherche et les modèles de RBC, lesquels reposent notamment sur des données provenant de IHS, Motor Intelligence, VDIK, CCFA, SMMT, ANFAC, UNRAE et ACEA. Une source de données complémentaire est le rapport Global EV Outlook de l'Agence internationale de l'énergie, diffusé par Our World in Data : <https://ourworldindata.org/electric-car-sales>

<sup>2</sup> Statistique Canada Tableau : 27-10-0333-01.

<sup>3</sup> Pour une analyse intéressante des réformes nécessaires aux règles nord-américaines encadrant le commerce automobile, voir Helper et Tucker (2026).

<sup>4</sup> Ces capacités sont mentionnées dans le rapport Tanguay (2018), p. 6-7.

<sup>5</sup> Walter Redpath est reconnu comme l'inventeur de la première automobile canadienne — la Redpath Messenger — en 1903. Toutefois, la production à grande échelle n'a véritablement commencé qu'avec l'arrivée des constructeurs automobiles de Detroit. Ford Motor Company of Canada a été fondée à Windsor (Walkerville) en 1904, suivie de General Motors of Canada en 1918.

<sup>6</sup> Bien que des ingénieurs et inventeurs européens du milieu du XIXe siècle, Karl Benz, Gottlieb Daimler et Wilhelm Maybach, aient créé l'automobile, ce sont des entrepreneurs et inventeurs américains du début du XXe siècle qui l'ont transformée d'un produit de luxe en bien de consommation produit à grande échelle. Detroit a été au cœur de cette transformation. Au tournant du XXe siècle, Ransom Olds, Walter Chrysler et Henry Ford ont utilisé des méthodes de production modernes pour donner naissance à une nouvelle industrie. Windsor a servi de tête de pont à l'industrie canadienne, principalement en raison de sa proximité géographique.

<sup>7</sup> Pour un aperçu historique de l'industrie automobile canadienne, voir l'article Industrie automobile dans l'Encyclopédie canadienne : <https://thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/automobile-industrie-de-l>.

<sup>8</sup> Voir Giswold (2024).

<sup>9</sup> Le gouvernement australien actuel a engagé 23 milliards de dollars dans le cadre de son plan Future Made in Australia, qui visait à développer des capacités manufacturières avancées.

## Collaborateurs

### Leadership avisé RBC

#### Auteur principal :

**Jordan Brennan**, premier directeur général

**Farhad Panahov**, Économiste

**John Intini**, directeur général principal, Rédaction

**Yadullah Hussain**, directeur de rédaction

**Lavanya Kaleeswaran**, directrice générale, Marketing et production numériques

**Caprice Biasoni**, responsable principale, Conception



**Publié par**

Leadership avisé RBC

Mai 2026