

Sauver les industries Davie de Lévis

par

**Ronald Carré, économiste
Président-directeur général
Econometrik National Plus inc.**

www.econometrikplus.com

8 octobre 2002

Sauver les industries Davie

Plan de discussion

- 1) À Davie de s'approprier le Système Saint-Laurent - Grands Lacs grâce à ses avantages naturels et comparatifs;**
- 2) Perspectives de marchés;**
- 3) Perspectives à long terme;**
- 4) La situation de Davie parmi les grands chantiers navals au Canada;**
- 5) Situation actuelle et quoi faire à court terme ?**

S 'appropriier le Saint-Laurent et surtout: toujours s'en souvenir

- ✓ Lévis: centre de gravité géographique maritime de **1,3 M de Km carré** dans l'Est;
- ✓ De la tête des Grands-Lacs jusqu'au Nord du Québec (en haut) et jusqu'à la Baie de Fundy (en bas);
- ✓ En plein centre d'un **marché de 40 millions de personnes**;
- ✓ Aucune limite naturelle: **profondeur d'eau, espace de manœuvre terrestre et maritime...**

Les grands marchés pour les chantiers navals au Canada

- ✓ Construction navires commerciaux;
- ✓ Construction de navires pour la marine;
- ✓ Construction de navires pour la garde-côtière et Pêches et Océans;
- ✓ Construction de traversiers;
- ✓ Construction de modules et plates-formes pour l'offshore;
- ✓ Réparations majeurs de tous ces types de navires;
- ✓ Fabrication de matériel lourd et complexes.

De nouveaux signaux de marché se pointent: encore faut-il les voir.....

Opportunité conjoncturelle à saisir:

Le cabotage traditionnel est terminé.

MAIS:

✓ La surcharge de nos routes force à un retour à nos voies navigables;

✓ Donc, il faut concevoir un nouveau type de navire qui s'intègre parfaitement au transport routier et ferroviaire;

✓ **Il faut de la R-D en ce sens et ça presse;**

✓ **DAVIE a une chance unique d'imposer son know how;**

De nouveaux signaux de marché se pointent: encore faut-il les voir..... (suite)

- ✓ R-D non seulement technologique (avec ses architectes et ses ingénieurs qui sont les meilleurs) mais aussi socio-économique;
- ✓ Il faut à Davie une **masse critique de 5-6 économistes** rattachés au technologique capables de faire les bons calculs économiques pour donner de la vision à long terme et fixer les bonnes orientations.

De nouveaux signaux de marché se pointent: encore faut-il les voir..... (suite)

- ✓ Un autre grand défi à relever dans l'Est au cours des 25 prochaines années est le **tourisme d'affaires** en plus des croisières;
- ✓ Construire des navires de croisières, certes, mais aussi des **wagons de chemin de fer mieux adaptés aux personnes.**
- ✓ Davie fait partie de l'industrie lourde et est capable d'innover dans cette voie.

De nouveaux signaux de marché pointent à l'horizon, conséquences:

Défi technologique pour DAVIE : Concevoir un complexe intégré,

Autour d'un nouveau type de caboteurs=>

- ✓ nouvelles facilités de transbordement (à inventer) d'un mode de transport à l'autre;
- ✓ Il n'existe pas davantage de wagons adaptés à ces nouveaux besoins en devenir;
- ✓ Davie, leader de l'Industrie lourde, peut fabriquer de nouveaux wagons, des navires, et des rampes de roulement de remorques (dans les ports);

Perspectives à long terme

D 'abord, leçons du passé

- ✓ L 'absence de visions à long terme des trente dernières années des gouvernements a conduit, entre autre à la disparition du cabotage. Ils ont cessé de se doter d 'outils d 'analyses économiques. Exemples:
- ✓ Les gouvernements **ont aboli le Conseil économique du Canada (fin des années ' 80), l'OPDQ (1993), le Secrétariat à la mise en valeur du St-Laurent(2002)**. Les directions de planification des ministères sont devenues, **depuis le début des années ' 90**, presque des boîtes vides, etc.;

Perspectives à long terme

Leçons du passé: conséquences

- ✓ La cabotage traditionnel a disparu sans que les armateurs affectés ne soient supportés par les gouvernements;
- ✓ Plus de navires à construire, moins de navires à réparer (impact direct sur **Davie**);
- ✓ Les navires et les camions ont toujours été en compétition, sans comprendre que l'efficacité économique commandait une complémentarité entre les deux. Ça commence à changer;

Perspectives à long terme

Leçons du passé: conséquences

- ✓ L'intégration des divers modes de transport impliquent que les chantiers maritimes doivent être des partenaires directs, **surtout au niveau de l'effort de R-D;**
- ✓ **Ils ne doivent plus seulement attendre les commandes;**
- ✓ Encore plus, un grand chantier comme la **Davie** doit travailler à créer sa propre demande;
- ✓ Nous avons des exemples à succès;

Perspectives à long terme

Leçons du passé: exemples à succès:

Le chantier naval de Saint-Antoine de Tilly

- ✓ Début des années '80: reconstruction de la flotte de pêche selon de très hauts standards de qualité imposés par le Mapaq;
- ✓ A conçu une nouvelle technologie de navire en fibre de verre et une nouvelle approche de marketing:
- ✓ Ce chantier naval a ainsi créé sa demande
- ✓ Succès immédiat: il **a pris 80% du marché.**

Perspectives à long terme

Autre exemple à succès plus contemporain:

Le chantier naval de l'Île aux Coudres

Réalise des projets d'environ **15\$M** par année avec plus ou moins **150** travailleurs;

Caractéristiques:

- ✓ associé à de nouvelles technologies étrangères;
- ✓ Intégré verticalement dans le **Groupe Océan:** s'assure ainsi un marché interne minimum;
- ✓ **Spécialité:** exportation de petits navires;
- ✓ C'est un modèle à imiter **d'intégration de R-D économique et technologique.**

Perspectives à long terme: l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada : d'abord, qui sont-ils?

- ✓ **Halifax Shipyards Ltd.**, localisé à Halifax en Nouvelle-Écosse. Il est la propriété de Saint John Shipbuilding. Il comprend la rampe de lancement de la Marine localisée à Dartmouth en banlieue de Halifax.
- ✓ **Marystown shipyards Ltd.**, à Marystown, Terre-Neuve;
- ✓ **Industries A.C. Davie inc.**, à Lévis;
- ✓ **Saint John Shipbuilding Ltd.** à Saint Jean, N.B. fermé, a complété la série de 12 frégates de 134 mètres et de 4 800 tonnes.

Perspectives à long terme: l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada : d'abord, qui sont-ils? (suite)

- ✓ **Port Weller Dry Docks** à Sainte Catherine, Ontario, une division de Canadian Shipbuilding and Engineering Ltd. L'analyse inclut sa filiale Pascol Engineering à Thunder Bay.
- ✓ **Allied Shipbuilding**, Vancouver, Colombie Britannique;
- ✓ **Vancouver Shipyards Co. Ltd.**, Vancouver, Colombie Britannique

**Perspectives à long terme: l'avenir des
7 grands chantiers navals au Canada
étudiés à travers le spectre d 'un modèle :**

Par comparaison, un **modèle économétrique d 'analyse structurelle à long terme est comme un radar avec une portée de 12, 24, 32 milles.** Il ne donne pas les images précises des **20 prochaines années**, mais les grands contours.

Les 7 grands chantiers navals du Canada ont été regardés à travers ce spectre.

Ça donne une toute autre perspective.

Ce qu'on voit au radar: Perspectives à long terme: l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada

PIB au prix du marché (1997=100):

	1981*		1997*		2021*		Moy. ann.
	Millions \$	% Can.	Millions \$	% Can.	Millions \$	% Can.	
					(A)		
					Si la tendance se maintient		
Canada calculé:	551 436	100,0%	855 714	100,0%	1 218 795	100,0%	1,77%
Terre-Neuve	7 879,8	1,4%	8 893	1,0%	18 155	1,490%	4,34%
Nouvelle-Écosse	14 061	2,5%	19 971	2,3%	29 855	2,450%	2,06%
Nouveau-Brunswick	11 242	2,0%	17 315	2,0%	26 162	2,147%	2,13%
Québec	138 468	25,1%	181 690	21,2%	271 794	22,300%	2,07%
Ontario	229 353	41,6%	411 201	48,1%	677 618	55,597%	2,70%
Colombie-Britannique	75 987	13,8%	107 910	12,6%	185 759	15,241%	3,01%

Si tous les grands chantiers navals au Canada pouvaient tous fonctionner à 100% de capacité.

	1981*		1997*		2021**		Multiplicateur (B)/(A)
					Millions \$	% Can.	
					(B)		
					Construction navale à 100%		
Canada calculé:					1 219 162	100,0%	1,0003
Terre-Neuve					18 180	1,491%	1,0014
Nouvelle-Écosse					29 905	2,453%	1,0017
Nouveau-Brunswick	I D E M à la partie supérieure du Tableau				26 235	2,152%	1,0028
Québec					271 891	22,301%	1,0004
Ontario					677 656	55,584%	1,0001
Colombie-Britannique					185 843	15,243%	1,0005

* Source: Données extraites du modèle FuturCanada, Econometrik Plus, sept. 2001.

** Source: Econometrik Plus, Analyses faites en mars 2002.

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme: l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada (suite) :

Offre de matériel de transport (1997=100)

QUÉBEC - TOTAL Matériel de transport

Statistiques principales	1983 (1)		1997 (1)		2021 (1)		2021 (2)	
		%Can.		%Can.	Si la tendance se maintient (A)	%Can.	Construction navale à 100% (B)	Multipli*.
1. Nb. D'établissements	246	18,3%	268	17,9%	268	17,9%		
2. Emploi production	21 251	16,3%	27 546	13,9%	34 502	13,8%	37 302	1,081
3. heures payées (,000)	44 912	16,0%	55 765	13,5%	73 692	14,3%	79 516	1,079
4. Salaires production (,000\$)	410 818	15,4%	1 005 213	11,8%	2 087 491	12,6%	2 174 851	1,042
4.1 Salaire horaire moyen	9,15 \$	96,3%	18,03 \$	87,9%	28,33 \$	87,7%	27,35 \$	0,966
4.2 Salaire moyen annuel production	19 332 \$	95,0%	36 492 \$	85,1%	60 504 \$	91,2%	58 304 \$	0,964
5. Emploi administration	10 839	25,5%	15 153	31,7%	21 367	47,2%	21 567	1,009
6. Salaires administration (,000\$)	215 496	23,1%	798 714	28,2%	1 781 172	31,9%	1 791 714	1,006
6.1 Salaire moyen annuel administr.	19 882 \$	90,7%	52 710 \$	88,9%	83 359 \$	67,6%	83 075 \$	0,997
7,1 Emploi non réparti	-		-		-			
7. Emploi total (incl. non réparti)	32 090	18,5%	42 699	17,4%	55 869	18,9%	58 869	1,054
8. Salaires totaux** (,000\$)	626 315	17,4%	1 803 927	15,9%	3 868 663	17,4%	3 966 565	1,025
9. Mat. premières et fournitures (,000\$)	1 436 963	8,4%	6 428 061	7,3%	14 607 508	6,9%	14 724 455	1,008
10. Combustible et électricité (,000\$)	36 760	15,8%	69 098	12,0%	110 991	10,0%	114 295	1,030
11. Valeur ajoutée (8+12) (,000\$)	1 278 908	15,8%	5 196 603	16,1%	11 076 179	16,5%	11 173 421	1,009
12. Autre valeur ajoutée*** (,000\$)	652 593	14,5%	3 392 676	16,2%	7 207 516	16,1%	7 206 855	1,000
12.1 Autre valeur ajoutée/emploi total	20 336 \$	78,2%	79 456 \$	93,4%	129 007 \$	85,0%	122 421 \$	0,949
13. Livraisons (Chiffre d'affaires)(,000\$)	2 359 555	10,5%	11 262 833	9,4%	27 994 662	9,1%	28 228 265	1,008
13.1 Livraisons par emploi	73 529 \$	56,7%	263 773 \$	54,0%	501 074 \$	48,0%	479 507 \$	0,957

(1) Source: Données extraites du modèle FuturCanada, Econometrik Plus, sept. 2001.

18

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme: L'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada (suite) :

Offre du chantier naval de la Davie Maritime (1997=100)

Lévis, Québec - Secteur du Matériel de transport

Statistiques principales	2011 (2)		2016 (2)		2021 (2)	
		% Can.		% Can.		% Can.
1. Nb. D'établissements	1		1		1	
2. Emploi production	2 800	26%	2 800	26%	2 800	26%
3. hres payées/an (40 hres, 52sem./an)(,000)	5 824	26%	5 824	26%	5 824	26%
4. Salaires production (,000\$)	87 360	26%	87 360	26%	87 360	26%
4.1 Salaire horaire moyen	15,00 \$	100%	15,00 \$	100%	15,00 \$	100%
4.2 Salaire moyen annuel production	31 200 \$	100%	31 200 \$	100%	31 200 \$	100%
5. Emploi administration	200	28%	200	28%	200	28%
6. Salaires administration (,000\$)	10 542 \$	29%	10 542 \$	29%	10 542 \$	29%
6.1 Salaire moyen annuel administr.	52 710 \$	124%	52 710 \$	124%	52 710 \$	124%
7,1 Emploi non réparti	-		-		-	
7. Emploi total (incl. non réparti)	3 000	26%	3 000	26%	3 000	26%
8. Salaires totaux** (,000\$)	97 902	26%	97 902	26%	97 902	26%
9. Mat. premières et fournitures (,000\$)	116 947	26%	116 947	26%	116 947	26%
10. Combustible et électricité (,000\$)	3 304	26%	3 304	26%	3 304	26%
11. Valeur ajoutée (8+12) (,000\$)	97 241	26%	97 241	26%	97 241	26%
12. Autre valeur ajoutée*** (,000\$)	(661)	26%	(661)	26%	(661)	26%
12.1 Autre valeur ajoutée/emploi total	(220) \$	17%	(220) \$	17%	(220) \$	17%
13. Livraisons (Chiffre d'affaires) (,000\$)	233 604	26%	233 604	26%	233 604	26%
13.1 Livraisons par emploi	77 868 \$	17%	77 868 \$	17%	77 868 \$	17%

* Multiplicateur = Colonne (B) / Colonne (A)

** Incluant l'emploi non réparti.

*** Inclut profits et amortissements.

(2) Source: Econometrik Plus, Analyses faites en mars 2002.

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme: l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada (suite) :

Offre de matériel de transport (1997=100)
Canada CALCUÉ - TOTAL Matériel de transport

Statistiques principales	1983 (1)		1997 (1)		2021 (1)		2021 (2)	
		% Can.		% Can.	Si la tendance se maintient (A)	% Can.	Construction navale à 100% (B)	Multipli*.
1. Nb. D'établissements	1 347	100,0%	1 495	100,0%	1 495	100,0%	1 495	
2. Emploi production	130 769	100,0%	198 009	100,0%	249 995	100,0%	260 695	1,043
3. heures payées (,000)	280 387	100,0%	413 964	100,0%	513 805	100,0%	536 061	1,043
4. Salaires production (,000\$)	2 662 425	100,0%	8 493 925	100,0%	16 588 721	100,0%	16 922 561	1,020
4.1 Salaire horaire moyen	9,50 \$	100,0%	20,52 \$	100,0%	32,29 \$	100,0%	31,57 \$	0,978
4.2 Salaire moyen annuel production	20 360 \$	100,0%	42 897 \$	100,0%	66 356 \$	100,0%	64 913 \$	0,978
5. Emploi administration	42 573	100,0%	47 816	100,0%	45 281	100,0%	46 001	1,016
6. Salaires administration (,000\$)	933 545	100,0%	2 835 039	100,0%	5 584 005	100,0%	5 620 177	1,006
6.1 Salaire moyen annuel administr.	21 928 \$	100,0%	59 291 \$	100,0%	123 319 \$	100,0%	122 175 \$	0,991
7,1 Emploi non réparti	-		-		-			
7. Emploi total (incl. non réparti)	173 342	100,0%	245 825	100,0%	295 276	100,0%	306 696	1,039
8. Salaires totaux** (,000\$)	3 595 971	100,0%	11 328 964	100,0%	22 172 725	100,0%	22 542 738	1,017
9. Mat. premières et fournitures (,000\$)	17 102 122	100,0%	87 930 839	100,0%	211 463 931	100,0%	211 909 110	1,002
10. Combustible et électricité (,000\$)	232 882	100,0%	575 206	100,0%	1 109 088	100,0%	1 121 665	1,011
11. Valeur ajoutée (8+12) (,000\$)	8 103 716	100,0%	32 246 724	100,0%	66 983 803	100,0%	67 351 300	1,005
12. Autre valeur ajoutée*** (,000\$)	4 507 745	100,0%	20 917 760	100,0%	44 811 077	100,0%	44 808 562	1,000
12.1 Autre valeur ajoutée/emploi total	26 005 \$	100,0%	85 092 \$	100,0%	151 760 \$	100,0%	146 101 \$	0,963
13. Livraisons (Chiffre d'affaires) (,000\$)	22 493 939	100,0%	120 041 661	100,0%	308 377 339	100,0%	309 266 590	1,003
13.1 Livraisons par emploi	129 766 \$	100,0%	488 322 \$	100,0%	1 044 369 \$	100,0%	1 008 380 \$	0,966

(1) Source: Données extraites du modèle FuturCanada, Econometrik Plus, sept. 2001.

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme: l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada (suite) :

Offre des sept (7) grands chantiers navals au Canada (1997=100)
Canada CALCUÉ - TOTAL des sept (7) grands chantiers navals au Canada

Statistiques principales	2011 (2)		2016 (2)		2021 (2)	
	Construction navale à 100%		Construction navale à 100%		Construction navale à 100%	
	% Can.		% Can.		% Can.	
1. Nb. D'établissements	7	100%	7	100%	7	100%
2. Emploi production	10 700	100%	10 700	100%	10 700	100%
3. heures payées (,000)	22 256	100%	22 256	100%	22 256	100%
4. Salaires production (,000\$)	333 840	100%	333 840	100%	333 840	100%
4.1 Salaire horaire moyen	15 \$	100%	15 \$	100%	15 \$	100%
4.2 Salaire moyen annuel production	31 200 \$	100%	31 200 \$	100%	31 200 \$	100%
5. Emploi administration	720	100%	720	100%	720	100%
6. Salaires administration (,000\$)	36 173	100%	36 173	100%	36 173	100%
6.1 Salaire moyen annuel administr.	42 428 \$	100%	42 428 \$	100%	42 428 \$	100%
7,1 Emploi non réparti	-		-		-	
7. Emploi total (incl. non réparti)	11 420	100%	11 420	100%	11 420	100%
8. Salaires totaux** (,000\$)	370 013	100%	370 013	100%	370 013	100%
9. Mat. premières et fournitures (,000\$)	445 179	100%	445 179	100%	445 179	100%
10. Combustible et électricité (,000\$)	12 577	100%	12 577	100%	12 577	100%
11. Valeur ajoutée (8+12) (,000\$)	367 497	100%	367 497	100%	367 497	100%
12. Autre valeur ajoutée*** (,000\$)	(2 515)	100%	(2 515)	100%	(2 515)	100%
12.1 Autre valeur ajoutée/emploi total	(1 322) \$	100%	(1 322) \$	100%	(1 322) \$	100%
13. Livraisons (Chiffre d'affaires) (,000\$)	889 251	100%	889 251	100%	889 251	100%
13.1 Livraisons par emploi	467 207 \$	100%	467 207 \$	100%	467 207 \$	100%

* Multiplicateur = Colonne (B) / Colonne (A)

** Incluant l'emploi non réparti.

*** Inclut profits et amortissements.

(2) Source: Econometrik Plus, Analyses faites en mars 2002.

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme: l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada Conclusions

Perspectives démographiques prises en compte:

- ✓ Le maintien de **700 emplois à la production** sur une base permanente **à partir de 2011** au chantier naval de Marystown à Terre-Neuve aurait comme impact de **doubler** le niveau d'emploi du secteur "Matériel de Transport" (**multiplicateur de 2,025**) et de l'accroître de **15%** pour l'ensemble du secteur manufacturier (**multiplicateur de 1,149**).

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme:
l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada
Conclusions (suite)

Perspectives démographiques prises en compte:

- ✓ Le maintien de **1 500 emplois à la production** sur une base permanente **à partir de 2011** au chantier naval de Halifax en Nouvelle-Écosse aurait comme impact d'accroître de près de **32%** le niveau d'emploi du secteur "Matériel de Transport" (**multiplicateur de 1,319**) et de l'accroître de **6%** pour l'ensemble du secteur manufacturier (**multiplicateur de 1,06**).

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme:
l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada
Conclusions (suite)

Perspectives démographiques prises en compte:

- ✓ Le maintien de **2 200 emplois à la production** sur une base permanente **à partir de 2011** au chantier naval de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick aurait comme impact de **plus que doubler (2,57 fois)** le niveau d'emploi du secteur "Matériel de Transport" (**multiplicateur de 2,571**) et de l'accroître de **7,7%** pour l'ensemble du secteur manufacturier (**multiplicateur de 1,077**).

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme:
l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada
Conclusions (suite)

Perspectives démographiques prises en compte:

- ✓ Le maintien de **2 800 emplois à la production** sur une base permanente **à partir de 2011** au chantier naval de la **Davie au Québec** aurait comme impact d'accroître de **plus de 8%** le niveau d'emploi du secteur "Matériel de Transport" (**multiplicateur de 1,081**) et de l'accroître de près de **1%** pour l'ensemble du secteur manufacturier (**multiplicateur de 1,009**).

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme:
l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada
Conclusions (suite)

Perspectives démographiques prises en compte:

- ✓ Le maintien de **1 000 emplois à la production** sur une base permanente **à partir de 2011** au chantier naval de Port Weller Dry Docks à Sainte Catherine et à Thunder Bay en Ontario, aurait comme impact d'accroître de **près de 1%** le niveau d'emploi du secteur "Matériel de Transport" (**multiplicateur de 1,006**) et de l'accroître de près de **0,2%** pour l'ensemble du secteur manufacturier (**multiplicateur de 1,002**).

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme:
l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada
Conclusions (suite)

Perspectives démographiques prises en compte:

- ✓ Le maintien de **2 500 emplois à la production** sur une base permanente **à partir de 2011** aux deux (2) chantiers navals de Vancouver en Colombie-Britannique, aurait comme impact d'accroître de **plus de 31%** le niveau d'emploi du secteur "Matériel de Transport" (**multiplicateur de 1,315**) et de l'accroître de près de **2%** pour l'ensemble du secteur manufacturier (**multiplicateur de 1,016**).

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme:
l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada
Conclusions (suite)

Partout au Canada, la construction navale dans les sept (7) Grands chantiers navals réunis, va demeurer **plus intensive en main-d'œuvre** que pour l'ensemble de son secteur d'appartenance, le secteur du “ **Matériel de transport** ”.

Ce qu'on voit au radar Perspectives à long terme:
l'avenir des 7 grands chantiers navals au Canada
Conclusions (suite)

- ✓ **“ Le PIB au prix du marché (1997=100) ”** donne la mesure la plus globale des impacts régionaux. Les régions qui bénéficieraient d'un fonctionnement à pleine capacité de tous les chantiers navals au Canada sont les provinces Atlantiques. Leur petitesse relative, par rapport aux autres provinces, explique ce gain relatif énorme qu'elles en retireraient. Dans l'ensemble, la part de chaque région dans l'économie canadienne ne serait pas modifiée pour la peine.

Conclusion des perspectives à long terme: Introduire une nouvelle cadence de projets structurants

Proposition d'actions: des navires neufs.....

- ✓ pour remplacer la flotte canadienne dont l'âge est de **38,9 ans** tel que calculé à partir des Registres des navires à Transport Canada (voir étude sur mon site Web);
- ✓ en **innovant dans le transport multimodal** en concevant de **nouveaux types de caboteurs** pour le roll on roll off, de **nouveaux types de wagons** adaptés et en inventant des **rampes de transbordement** adéquates, etc.;

**DAVIE depuis 1986,
l'un des chantiers les plus productifs au monde**

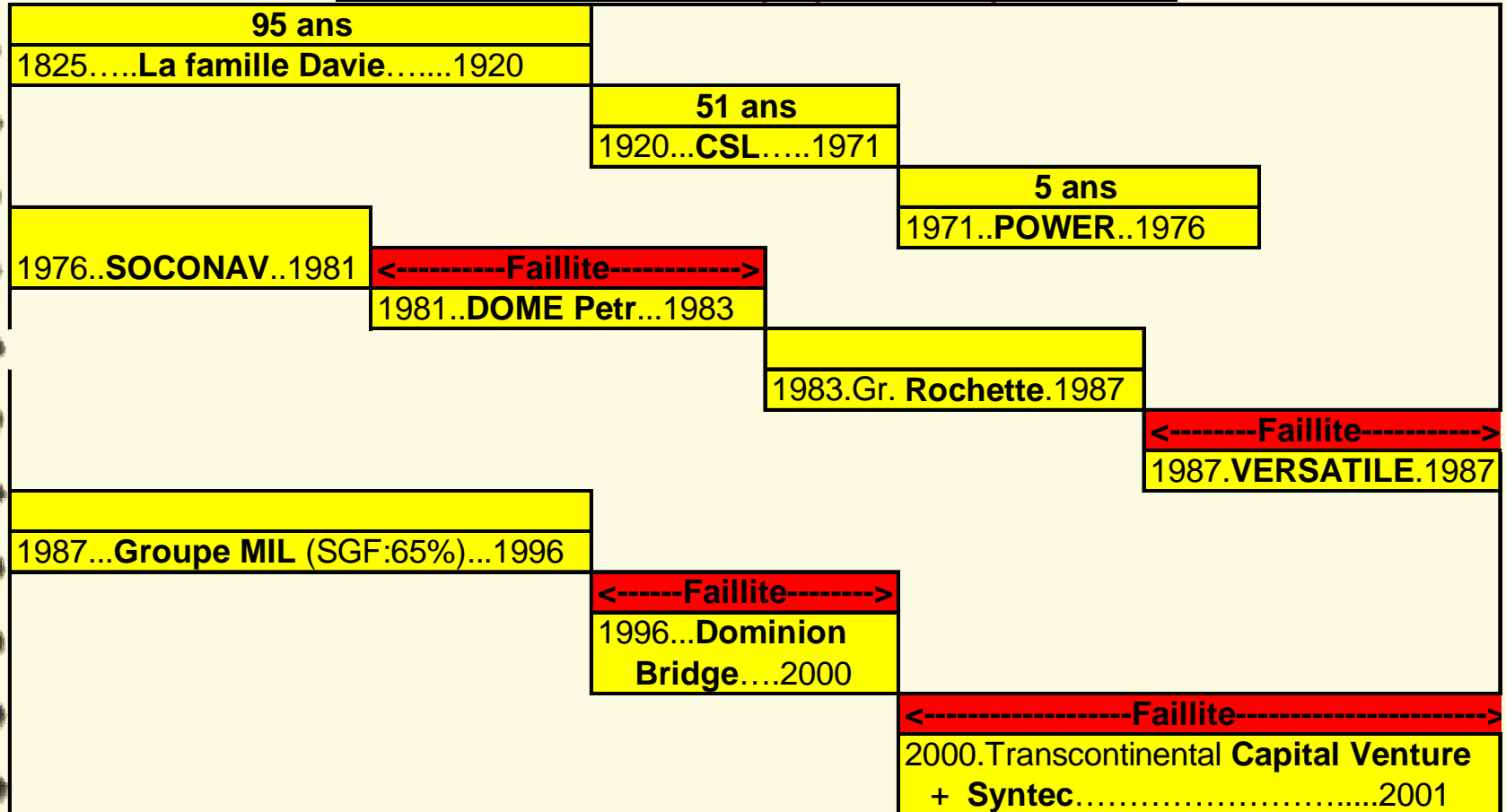
**Davie: Le plus grand « success story »
maritime au Canada depuis 1825**

Depuis 1986 en particulier:

- ✓ Le plus grand chantier naval au Canada;
- ✓ Il en coûte en moyenne pour bâtir un navire:
55\$/heure au Canada;
95\$/heure au Japon;
110\$/heure en Europe.
- ✓ **L'histoire a fait la preuve que Davie peut battre la compétition partout au Canada.**

Les propriétaires de DAVIE depuis 1825

DAVIE: Une succession de propriétaire depuis 30 ans



Source: Econometrik+, Octobre 2002

DAVIE depuis 1986, Evolution historique de sa part de marché

DAVIE est le centre de la construction navale depuis le temps de la colonie. Suite à la 2^{ème} guerre mondiale, il détenait **50%** du marché canadien.

Juste avant 1995, sa part de marché avait chuté à moins de **20%**.

Actuellement, elle serait davantage près de **0%** si pas plus de contrats se manifestent.

**Exemple du préjudice subit par Davie depuis 1986,
Contrats majeurs octroyés par le fédéral
dans l'Est du Canada, en '000,000\$**

Projets réalisés:	Part de Davie	Projet Global	Maîtres d'œuvre
Traversier Smallwood	130	130	ML DAME
Destroyers	286	1 200	Litton (Toronto)
Frégates	400	6 200	St. John, N.B.
Ajustement de prix	263	non réglé	Litton et St. John, N.B.
Traversier Pictou	0	50	Halifax, Dartmouth
Dragueurs de mines	0	450	Fenco avec Halifax
Brise-glace Louis-St-Laurent	0	200	Halifax et Dartmouth
Hybernia	15	5 200	Consortium avec le fédéral
Total	1 094	13 430	
	% à la DAME	8,15%	

Source: Industries AC DAME et Econometrik+, Octobre 2002

DAVIE de 1962 à 1999

Impact de l'emploi

- ✓ **Emploi moyen annuel de 1962 à 1999 (38 ans).....1 867;**
- ✓ **À 35 000\$ par année, c'est 2,5MM\$ de masse salariale et près de 1MM\$ de retour d'impôts pour les gouvernements;**
- ✓ **Début des années '90, il y avait 3 300 travailleurs au chantier;**

DAVIE depuis 1986, Impact régional du chiffre d'affaires

	Achats	Salaires	Total	Emplois directs
	Québec			
	métro			
	,000			
1989	34 100 \$	73 800 \$	107 900 \$	2 200
1990	28 400 \$	98 000 \$	126 400 \$	2 800
1991	17 292 \$	123 700 \$	140 992 \$	3 200
1992	16 790 \$	132 600 \$	149 390 \$	3 500
1993	15 600 \$	116 900 \$	132 500 \$	2 150
1994	6 300 \$	47 700 \$	54 000 \$	300
1995	-	-	-	-

sources: estimés par Econometrik+

DAVIE 1997 à 2000, Spirit of Columbus: Ventes de 145M\$ dont:

	1997-98	1998-99	1999-2000	Total
	,000			
Salaires	32 938,514 \$	62 047,627 \$	3 708,306 \$	98 694,447 \$
Impôt fédéral	4 388,149 \$	9 045,882 \$	530,551 \$	13 964,582 \$
- ass. Chômage ..yés	810,548 \$	1 386,714 \$	30,598 \$	2 227,860 \$
- ass. Chômage ..yeur.	1 105,028 \$	1 911,879 \$	42,201 \$	3 059,108 \$
Impôt provincial	4 923,934 \$	10 387,597 \$	638,958 \$	15 950,489 \$
- rentes ..yés	825,555 \$	1 658,692 \$	24,405 \$	2 508,652 \$
- rentes ..yeur	825,555 \$	1 658,692 \$	24,405 \$	2 508,652 \$
RAMQ	1 397,104 \$	2 642,216 \$	157,829 \$	4 197,149 \$
CNT	26,351 \$	49,638 \$	2,966 \$	78,955 \$
TOTAL	14 302,224 \$	28 741,310 \$	1 451,913 \$	44 495,447 \$
FÉDÉRAL				19 251,550 \$
PROVINCIAL				25 243,897 \$
SUBVENTION: Crédit d'impôt fédéral.....				12 000,000 \$
SUBVENTION: Crédit d'impôt du Québec.....				21 000,000 \$

Source: Industries AC Davie; Econometrik+, octobre 2002

DAVIE depuis 1986, Aide gouvernementale aux Industries Davie de 1987 à 2000 (en millions de \$)

Gouvernement du Québec

Subvention lors de la transaction Versatile Vickers et GEC Alstrom (1987)	10
Dettes accumulées entre 1987 et 1989 éradiquée par la SGF (1989).....	32,6
Actions éradiquées des livres de la SGF en 1989.....	40
Sommes (?) pour éponger déficit contrats militaires des frégates (1991)..	100
Dette accumulée par la SGF (1995).....	34,1
Nouveaux fonds par SGF, transaction avec Dominion Bridge (1996).....	42
<u>Sous-total.....</u>	<u>258,7</u>

Gouvernement du Canada

Subvention, lors transaction Versatile Vickers et Gec Alstrom (1988).....	41
Sommes (?) pour éponger contrats militaires des frégates (1991).....	263
(?) Dépassements de coûts. Plus de 1 400 modifications aux plans initiaux apportées par le client (Ne doivent pas être comptés comme subventions)	
<u>Sous-total.....</u>	<u>304</u>

Grand total de l'aide gouvernementale.....562,7

Subventions à Versatile, Groupe Mil (non à Davie spécifiquement)..199,7

Source: Revue de presse et compilation SECOR, Econometrik+

Le contexte mondial des politiques maritimes

Quatre approches:

- 1) **Protectionnisme**: Le cas des États-Unis avec son Jones Act;
- 2) **Interventionnisme d'État**, comme en Corée,...
- 3) **Laisser faire** comme la politique TOBIN au fédéral;
- 4) **Politique maritime de soutien au besoin**, la politique maritime Landry depuis 1995.

La politique maritime fédérale annoncée en 2001

- Conserver la déduction actuelle pour amortissement accéléré à l'égard des navires construits et enregistrés au Canada.
- Créer un mécanisme de financement structuré, régi par Industrie Canada, pour offrir un régime compétitif de financement aux acheteurs de navires construits au Canada qui ne peuvent profiter de la déduction actuelle pour amortissement accéléré.
- Continuer à offrir, aux conditions du marché, un financement compétitif aux exportateurs, par l'intermédiaire de la Société pour l'expansion des exportations.
- Envisager de recourir au Compte du Canada, au cas par cas, pour assurer un financement des exportations aux conditions du marché.

La politique maritime fédérale (suite) Mécanisme de financement structuré (MSF) en réponse à C-213 du député Antoine Dubé

- ✓ Solution de rechange à la déduction pour ammortissement accéléré dans les règlements sur l'impôt;
 - ✓ Comblent une partie de l'écart concurrentiel entre les chantiers navals canadiens et étrangers, sous forme de:
 - **S**outien lié au **T**aux d'**I**ntérêt (**STI**): d'une réduction d'intérêt jusqu'à concurrence de **10%** du prix d'achat d'un navire neuf fabriqué au Canada;
 - **A**ssurance-**crédit** (prêt-location);
- = > Perte de la **D**éduction pour **A**mmortissement **A**ccéléré (**DDA**) à Revenu Canada.

Mesure, somme toute, négligeable.

La politique maritime Landry du Québec (à ne pas confondre avec la politique maritime de Transport Québec)

Politique d'aide très souple et pertinente depuis 1995:

- ✓ Crédit d'impôt remboursable;
- ✓ Congé fiscal pour les marins au long cours;
- ✓ Garantie de prêt jusqu'à 80% d'une perte; suite à un engagement de l'acheteur;
- ✓ Réduction de taxe sur le capital pour 5 ans; pour l'acheteur qui acquiert un navire construit au Québec.

Quoi faire à court terme:

D 'abord,...

Dans l'ensemble, les problèmes des 7 grands chantiers navals au Canada sont les mêmes. **Il faut une politique maritime globale et pan canadienne de toute la filière, c'est-à-dire de la construction navale jusqu'au marché final de navires, wagons, rampes, etc.**

Quoi faire à court terme: 9 recommandations:

✓ Recommandation 1 :

- **Relancer les Grands chantiers en construction navale au Canada**

De la volonté politique... ..

Que les parlementaires canadiens pressent leur Parlement pour tout mettre tout en œuvre pour la reprise des activités de construction navale, principalement dans les Grands chantiers navals, en implantant deux (2) mesures particulières :

Quoi faire à court terme: 9 recommandations:

Mesures particulières:

- 1) Mise en place d'un programme spécial d'aide financière pour la construction de navires
([voir recommandation 2](#));
- 2) Mise en place de mesures particulières pour aider les Grands chantiers désireux de s'équiper d'un **département de R-D** en études socio-économiques pour se donner de la vision et de la perspective à long terme:
➔ **Il faut élargir ses horizons**
([voir recommandation 3](#)).

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 2 :

- **Aide financière de 40% pour le contenu canadien entrant dans la construction de navires canadiens**

Fort des impacts socio-économiques et pour contrecarrer l'exportation d'emplois causé par l'achat de navires étrangers, que le gouvernement du Canada assortisse les mesures d'aides financières prévues dans..

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

Recommandation 2 (suite)

dans " **Cap sur les nouveaux débouchés 2001** " du gouvernement du Canada, d'une subvention de 40% du contenu canadien d'un navire construit au Canada (ou de tout autre contrat devant être réalisé par un chantier naval relié au secteur de l'Industrie lourde).

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 3 :

De la R-D socio-économique dans les Grands chantiers navals du Canada subventionnée à la hauteur de 50% du salaire des experts embauchés

Que le gouvernement du Canada (seul ou en partenariat avec le gouvernement du Québec) mette en place une mesure d'aide spéciale équivalente à 50% du coût du salaire des experts capables d'œuvrer en **R-D en études socio-économiques dans les Grands chantiers navals.**

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 3 (suite):

Cette mesure aurait pour but de les aider à implanter un département de R-D en études socio-économiques, pour trouver des nouveaux débouchés et en évaluer la rentabilité et les retombées économiques. Ce département bénéficierait d'une masse critique de **5 à 6 personnes** spécialisées en économie quantitative. Cette petite équipe s'ajouterait à la quarantaine d'experts en génie et architectes navals. À défaut, l'Association de la Construction navale du Canada devrait au moins le faire.

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 4 :

Que l'Industrie de la construction navale incite son secteur client (l'Industrie du transport) à s'ajuster constamment aux nouvelles tendances en créant la demande pour ses produits

Que les Grands chantiers navals cessent leur attitude d'attente de commandes qui ne viennent pas, créent la demande pour leurs produits et se donnent de la vision à long terme en faisant leurs propres recherches sur l'évolution et les nouveaux besoins des marchés.

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 4 (suite) :

Que les Grands chantiers navals s'inspirent de leurs vis-à-vis de la **grande Industrie lourde** qui créent sans cesse de nouveaux équipements (autos, camions, avions régionaux, etc..). **Les clientèles** de ces Grands de l'Industrie lourde n'ont d'autres choix que de se les procurer **parce que plus productifs et à la fine pointe technologique**. Ce serait l'un des rôles d'un **département de R-D en études socio-économiques** de bien guider son chantier naval dans cette voie.

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 5 :

- **Apporter aux Grands chantiers navals du Canada un traitement différent des autres chantiers navals**

• Mes recherches et études réalisées à date, et pour la plupart publiées sur mon site Web, convainc du traitement spécial et privilégié qui devrait être apporté aux Grands chantiers navals au Canada.

• Leur problématique est commune et elle a été causée, de longue date, principalement par le comportement des donneurs d'ordre en construction de navires dont le fédéral en particulier.

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 5 (suite) :

Un traitement spécial devrait leur être apporté par les Gouvernements du Canada et provinciaux.

Leur forte intensité en main-d'œuvre en font un secteur de choix pour tout gouvernement qui vise le plein emploi.

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 6 :

- Aider les Grands chantiers navals à investir en nouvelles technologies et en nouveaux équipements, et à conclure des partenariats avec les plus grands chantiers navals au monde

Pour être les meilleurs, il faut 2 choses:

- Se donner les meilleurs outils de travail
- S'associer aux meilleurs au monde

Une entente avec Kvaerner qui offre du transfert technologique à Davie devrait être conclue dans les meilleurs délais.

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 7 :

Que Davie organise sa propre table de sa filière industrielle réunissant, ses fournisseurs ses clients et les gouvernements, prenant ainsi le leadership de sa relance

Les Grands chantiers navals (en particulier Davie) ont un urgent besoin d'échanger sur une base régulière et organisée avec, en amont, leurs fournisseurs et, en aval, leur clients de l'Industrie du transport pour s'entendre ensemble sur les vrais enjeux, en prenant à témoin les gouvernements.

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 8 :

- *Que Davie prenne conscience de toute son importance socio-économique à long terme et qu'ils s'outille pour faire les vrais calculs économiques qui prouvent son importance.*

Il est difficile, pour un Grand chantier naval comme Davie, de bien projeter toute son importance socio-économique à long terme. Les outils économétriques pour le faire sont rares mais existent. Il lui est particulièrement difficile, aussi, de situer son importance relative dans l'économie du futur.

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 8 (suite) :

Lorsqu'on peut réaliser cet exercice, (comme, par exemple, simuler leur fonctionnement à pleine capacité à partir de 2011 à 2021), un tout autre éclairage nous apparaît subitement.

La poursuite de l'exercice de calculs est important. Ne serait-ce que pour convaincre tous les intervenants de sa haute priorité, et que le coût social des mesures recommandées ne peuvent qu'être très rentables à long terme.

Quoi faire à court terme: 9 recommandations (suite):

✓ Recommandation 9 :

- Que Davie soit le premier grand chantier naval à se doter d'un véritable département de R-D socio-économique et technologique

Davie possède déjà d'excellents architectes navals et ingénieurs. **Il lui manque cette masse critique de personnes** capables d'apporter les bons éclairages socio-économiques dans le sens discuté précédemment.

Une réflexion finale pleine d'espoir et une devise

Il y a environ **15 ans**, les Chantiers de l'Atlantique **à Nantes - St-Nazaire** en France, étaient exactement dans la situation de Davie maintenant. **Jean-Pierre Boissières s'est assis avec les travailleurs.** Ensemble, ils ont conçu un Plan.

Aujourd'hui, ce chantier fonctionne à pleine capacité et **son carnet de commande est rempli** pour des années à venir.

Une Devise pour Davie:

FIABILITÉ, SERVICE ET RESPECT DE
L'ÉCHEANCIER

Sauver les industries Davie de Lévis

par

**Ronald Carré, économiste
Président-directeur général
Econometrik National Plus inc.**

www.econometrikplus.com

8 octobre 2002

FIN