

Lettre ouverte au journal Le Soleil (30 mai 2002)

Publiée dans Le Soleil, jeudi le 5 juin, page A-17.

Réponse aux propos de Michel Boucher, professeur à l'Énap, tels que rapportés dans Le Soleil, mercredi 22 mai 2002 en page A-3.

Par Ronald Carré
Économiste et consultant en transport et en politique maritime et fluviale
Président-directeur général
Econometrik National Plus Inc.
www.Econometrikplus.com

Il m'est impossible de laisser passer sous silence le genre d'analyses trop souvent faites par le professeur Michel Boucher de l'Énap à propos du sort qui devrait être réservé à Industries Davie de Lévis. Je veux répondre à son analyse rapportée dans Le Soleil, mercredi 22 mai 2002 en page A-3, et supportée par des généralités qu'il raconte dans Le Soleil de jeudi le 30 mai 2002.

Son raisonnement part du calcul mental suivant qui illustre d'une façon on ne peut plus claire la non pertinence de la base de son raisonnement économique. Il faut prendre la peine de lire ce petit tableau :

**Un exemple du calcul mental arithmétique préconisé
par le professeur Michel Boucher de l'Énap, à l'appui de son avis d'expert
de fermer le chantier Davie à Lévis.**

Supposons la situation suivante correspondant à la logique Boucher, à titre d'illustration :	
Équivalent d'emplois annuels au chantier Davie (conformément au budget Boucher de 1,6MM\$)	
mais subventionnés à vie sans travailler, mettons pour au moins 25 ans :.....	1 300
X salaire annuel selon Boucher:.....	50 000 \$
= coût annuel en subventions selon la logique Boucher:.....	65 000 000 \$
X 25 ans (Salaire presque à vie, selon la logique Boucher).....	1 625 000 000 \$
En comparaison des sommes <u>de toutes natures</u> payées par les gouvernements	
à Industries Davie, de 1972 à 1997, pour de l'aide directe, des achats de navires, et/ou de la réparation (frégates, navires de services, traversiers, etc...).....	1 600 000 000 \$

Source: Selon les chiffres et le raisonnement du professeur Boucher présentés dans le journal Le Soleil, mercredi le 22 mai 2002, page A-3.

Calculs simplistes, incomplets et biaisés

Selon le professeur Boucher, « les gouvernements ont dépensé **1,6MM\$** dans le chantier maritime de Lévis, de **1972 à 1997**. Selon ses calculs, il en aurait coûté moins cher de verser à vie **50 000\$** par travailleur et de mettre la clé dans la porte lorsque les problèmes ont commencé. ». Il est assez incroyable que l'on puisse biaiser la discussion à partir d'un calcul arithmétique aussi simpliste et faux par surcroît.

Tous savent qu'aux installations de Industries Davie, on peut faire travailler en même temps, pour de la construction et/ou de la réparation de navires, jusqu'à 2 800 travailleurs. Subventionner ces emplois à vie (par exemple, 25 ans pour fin de calculs) coûterait non pas **1,6MM\$** mais **3,44MM\$, soit 2,15 fois plus cher**, toujours selon la logique Boucher. Pourquoi, dans ces conditions, ne payer un salaire à vie (supposons 25 ans) à seulement 1 300 travailleurs du chantier lorsqu'il s'agit d'un chantier d'une capacité de 2 800 travailleurs? Poser la question, c'est y répondre!

Il confond subventions, contrats, prêts et garanties de prêts

D'après l'article du journal Le Soleil, le professeur Boucher reconnaît que cette somme avancée depuis 1972 de **1,6MM\$** de fonds publics, comprend les sommes versées par tout palier de gouvernement (fédéral et provincial), peu importe la finalité. Des sommes ont pu être versées pour de l'aide directe (subventions pour les opérations) au chantier AC Davie, mais aussi pour des achats de nouveaux navires et/ou de la réparation de navires appartenant aux gouvernements, soit du Québec (ex : traversiers, etc.) ou au gouvernement fédéral (ex : frégates, brise-glace, navires de services de la Garde-Côtière, etc.).

Il est assez incroyable qu'en économique, certains ne peuvent pas faire la **distinction** entre une **subvention directe** au fonctionnement d'une entreprise (ex : une subvention ad hoc à un chantier naval comme à n'importe quelle autre entreprise pour « passer à travers » un moment difficile, et une **dépense productive** comme de la construction de navires et de la réparation.

Les sommes dépensées pour de la construction et/ou de la réparation de navires, l'auraient été de toute manière, fort probablement à l'extérieur du Québec, là où il y a des chantiers de grande taille, occasionnant, du coup, une exportation massive de main d'œuvre. Il est important de retenir que ces sommes ont été dépensées par les gouvernements **en tant que client** de Industries Davie.

Selon lui, les travailleurs de la Davie sont devenus « paresseux » à cause des subventions

Questionné comme économiste, le professeur Boucher porte le jugement suivant qui n'a rien d'économique concernant la **productivité des travailleurs** : « l'attribution de subventions a eu un effet négatif sur les travailleurs. Si cette dynamique ne s'était pas installée, les employés auraient été plus performants et plus productifs. On s'est fié aux

subventions. ». En somme, il prétend que les employés sont devenus « paresseux » et par conséquent non productifs. A-t-il des instruments de mesure lui permettant de calculer la productivité des travailleurs du chantier de Lévis **avant** de recevoir des subventions et **après**?

L'analyse de la productivité en économie se fait pourtant sur d'autres bases que celles de partir de tels jugements de valeur. Sans entrer dans les détails, il n'est pourtant pas nécessaire d'être économiste pour comprendre que la productivité des travailleurs, dans un chantier naval (comme dans n'importe quel autre type d'industries), est avant tout fonction des **compétences** des travailleurs **et principalement des nouveaux équipements et de la technologie nouvelle mise à leur disposition**. Ceci est surtout vrai dans une **industrie très intensive en main d'œuvre comme la construction navale** et, en particulier, **dans l'ensemble de l'Industrie lourde dont fait partie la construction navale**.

Compte tenu de la technologie à leur disposition, les travailleurs des Industries Davie sont sûrement parmi les plus productifs au monde, si l'on se fie aux importants contrats réalisés au cours des dernières années dans l'Offshore (ex : Plates-formes de forage). Ils n'auraient pas obtenus ces contrats s'ils n'avaient pas été parmi les meilleurs!

Ca prend des bateaux à construire, et ça presse

Le professeur Boucher devrait pourtant constater une évidence comme économiste. Il n'y a plus de bateaux à construire, et ce, en dépit de la désuétude avancée de la flotte canadienne dans l'Est, avec toutes ses conséquences néfastes à long terme. Deux raisons expliquent ce phénomène :

1) D'une part, les armateurs choisissent plutôt de renouveler leurs bateaux par l'achat de vieux navires équipés de vieux moteurs et de vieux équipements, soit disant parce qu'il leur en coûte moins cher à court terme.

Prudents, si les armateurs se comportent ainsi, c'est dû au manque de vision à long terme des gouvernements, et du fédéral en particulier, qui ne présentent pas aux armateurs de vision d'ensemble et à long terme pour le développement de leur secteur. Les armateurs préfèrent, avec raison, s'en tenir à leurs manières traditionnelles de fonctionner qu'ils maîtrisent et connaissent bien.

2) D'autre part, les politiques maritimes des gouvernements sont beaucoup trop timides lorsqu'il s'agit d'inciter nos armateurs à s'équiper de navires conçus selon les plus récentes technologies et les plus hauts standards de qualité, pour un plus grand bien-être des populations desservies (clientèles).

En conséquence, leurs clientèles respectives continuent à être desservies avec des navires non performants, vieux et dépassés, etc.

Les partis politiques au pouvoir, et en particulier au fédéral, ne semblent pas réaliser la gravité de la situation que **vit l'ensemble de la filière maritime** (i.e. les transporteurs, les chantiers navals et les clientèles). Il ne s'agit pas de problèmes relevant uniquement des chantiers navals. Pourtant, une flotte renouvelée par des navires neufs entraînerait nécessairement une plus grande productivité de nos armateurs canadiens, des impacts économiques considérables et une plus grande satisfaction des clientèles desservies.

Une école de pensée économique dépassée aujourd'hui

Il est bien évident que si tous les autres propos rapportés du professeur Boucher sont exacts, ils découlent d'une école de pensée économique qui ne cadre en rien avec ce que défendent la majorité des économistes modernes. Tous les économistes ne partagent pas toujours les mêmes points de vue. Là n'est pas la question. Il y a tout de même une marge entre l'absence totale d'interventionnisme des États (école de pensée préconisée par le professeur Boucher) et de l'aide appropriée de l'État lorsque la situation économique le justifie (école de pensée de la majorité des économistes).

La flotte marchande canadienne est devenue comme celles des pays du tiers monde

En conséquence d'une absence totale de vision à long terme de la part des gouvernements, tout l'Est du Canada à partir de l'Ontario, est devenu comme un pays du tiers monde en ce qui concerne sa flotte marchande, et la situation ne pourra qu'empirer à moyen terme. Nous sommes devenus un marché secondaire et tertiaire pour les armateurs du reste du monde qui veulent se départir de leurs vieux navires.

Les exemples foisonnent. Le fédéral est le premier à donner le mauvais exemple. Il s'est lui-même porté acquéreur de vieux sous-marins britanniques mis au rancart, qui prennent l'eau et qui sont complètement inutilisables, etc.

Un autre exemple tout récent : la mise en service d'un vieux navire semi-passagers âgé de plus de 30 ans sur la route Montréal – Îles-de-la-Madeleine à compter de juin 2002. Ce navire a été acheté par la CTMA des Îles-de-la-Madeleine, fort de l'appui de généreuses subventions du gouvernement du Québec. Les clientèles finales et les populations moins informées peuvent considérer la situation comme normale, n'étant pas des experts¹ et, surtout, n'étant pas au courant de tous les tenants et aboutissants.

¹ Le député Antoine Dubé a rendu publique à Lévis, lundi le 27 mai 2002, une étude à long terme de l'auteur sur les perspectives de l'industrie navale au Canada. On peut la consulter à l'adresse suivante :

<http://www.econometrikplus.com/Naval.htm>

Localisation stratégique pour la sécurité nationale en cas de catastrophes écologiques

Lévis est une localisation stratégique à mi-distance entre l'océan Atlantique et la tête du système Saint-Laurent – Grands-Lacs. C'est le seul chantier naval capable de réparer de grands navires en cas de catastrophes écologiques (ex : déversements,...)et d'accidents graves. Je ne comprends pas pourquoi les groupements écologiques qui prônent le développement durable ne s'impliquent pas davantage dans la sauvegarde de Industries Davie. Il s'agit d'une question de sécurité nationale.