

Les difficultés de l'industrie automobile canadienne sont loin d'être terminées

L'industrie de l'automobile canadienne doit surmonter d'importants défis d'ordre conjoncturel et structurel. Cela se traduit non seulement par une réduction de la production, mais aussi par d'importantes pertes d'emplois. Parallèlement, les ventes intérieures demeurent vigoureuses, de sorte que le solde commercial international au chapitre des produits de l'automobile s'est grandement détérioré. La croissance économique de l'Ontario est particulièrement touchée par ces difficultés, et une légère récession est possible en première moitié de 2008. Ces problèmes se poursuivront vraisemblablement au cours des prochaines années, mais des gestes doivent être posés le plus tôt possible pour assurer la pérennité de l'industrie automobile canadienne. Dans ce contexte, l'actuelle ronde de négociations avec les syndiqués canadiens de ce secteur sera déterminante pour la compétitivité des usines au pays.

CONTEXTE ET APERÇU HISTORIQUE

La première usine d'automobiles au Canada ouvre ses portes en 1904 avec la fondation de la compagnie Ford du Canada Limitée par Gordon McGregor, soit un an après le début de la production d'automobiles par Henry Ford à Détroit. D'autres usines canadiennes verront le jour au cours des années subséquentes. La compagnie General Motors du Canada est fondée en 1918 de la fusion de la McLaughlin Motor Co. Ltd. et de la Chevrolet Motor Co. du Canada.

Il faut cependant attendre la période suivant la deuxième guerre mondiale pour réellement assister à une propagation de la demande au sein de la classe moyenne et à une accélération significative de la production. En 1960, les compagnies Chrysler, Ford et General Motors (GM) avaient toutes établi des succursales au Canada, mais l'essentiel de la production nord-américaine se situait aux États-Unis. Le Canada affichait alors un important déficit commercial, ce qui a mené à la création de la Commission royale d'enquête sur l'industrie de l'automobile. Cette commission est à l'origine d'un accord sur les produits de l'automobile, le Pacte de l'automobile, signé le 16 janvier 1965 par le Canada et les États-Unis. Cet accord a notamment éliminé les droits tarifaires pour le commerce des produits de l'automobile entre le Canada et les États-Unis, permettant ainsi la mise en œuvre d'un marché unifié et plus vaste pour cette industrie. En outre, cela a mené

à l'implantation d'usines plus grandes et plus efficaces pour combler la demande dans les deux pays. Le Pacte de l'automobile contenait également des garanties pour le Canada concernant les investissements et la production au pays. Ainsi, pour chaque voiture vendue au Canada, les compagnies américaines s'étaient engagées à en produire au moins une au pays. Chaque voiture construite au Canada devait également avoir un contenu national d'au moins 60 %, que ce soit en pièces ou en main-d'œuvre.

Plusieurs modifications ont été apportées au Pacte de l'automobile au fil du temps. Des changements ont en outre été nécessaires lors de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis en 1989, puis avec la ratification de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) entre le Canada, les États-Unis et le Mexique en 1994. L'existence même de ces ententes a cependant grandement réduit la nécessité d'un accord distinct pour l'industrie automobile. De plus, l'accélération des échanges commerciaux internationaux a mené certains fabricants étrangers à critiquer le traitement de faveur dont bénéficiaient les compagnies américaines sous l'égide du pacte. L'Union européenne ainsi que le Japon ont donc porté plainte devant l'Organisation mondiale du commerce (OMC), ce qui a finalement mené à l'abolition du Pacte de l'automobile en 2001.

François Dupuis
Vice-président et économiste en chef

Yves St-Maurice
Directeur et économiste en chef adjoint

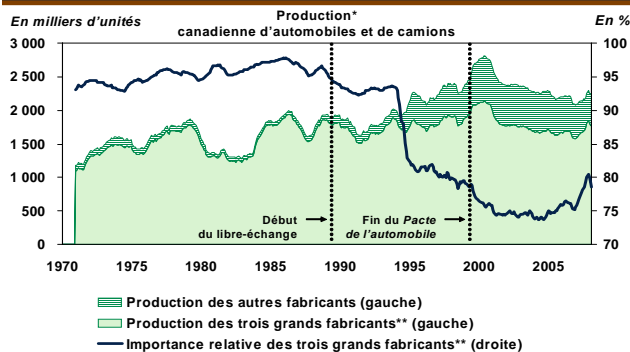
Benoit P. Durocher
Économiste senior

514-281-2336 ou 1 866 866-7000, poste 2336
Courriel : desjardins.economie@desjardins.com

D'IMPORTANTES CHANGEMENTS STRUCTURELS SONT EN COURS

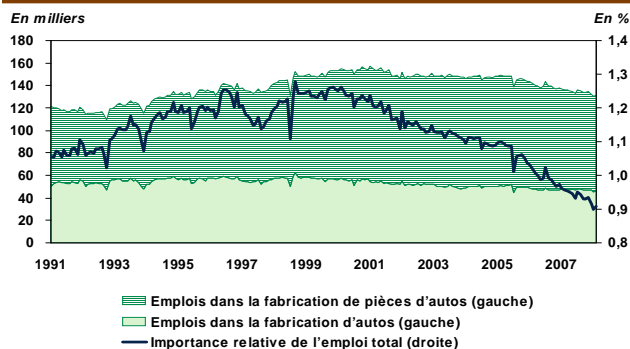
L'industrie de l'automobile canadienne a connu son apogée au tournant du 21^e siècle. Le nombre total de véhicules produits sur une période de 12 mois a atteint un sommet de 2,8 millions d'unités entre juillet 1999 et juin 2000. Ainsi, près de 157 000 travailleurs œuvraient dans les usines d'assemblage de véhicules automobiles ou de fabrication de pièces au début de 2001. Plusieurs éléments perturbateurs ont toutefois amené par la suite un lent processus de consolidation et de restructuration, qui s'est soldé par une réduction graduelle de la production et des emplois. Selon les plus récentes données, la production canadienne de véhicules automobiles s'est élevée à seulement 2,2 millions d'unités entre février 2007 et février 2008, soit un recul de 20 % par rapport à son sommet de 2000, et le nombre d'emplois dans l'industrie s'est chiffré à environ 130 000 (graphiques 1 et 2).

Graphique 1 – La production de véhicules automobiles diminue depuis l'année 2000



* Somme sur 12 mois; ** General Motors, Ford et Chrysler.
Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Graphique 2 – Le nombre d'emplois dans l'industrie de l'automobile est en baisse



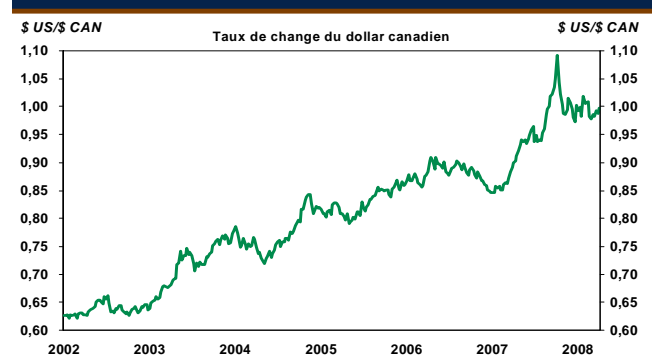
Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Une bonne partie de ce déclin est évidemment attribuable au changement dans les préférences des consommateurs. Il est bien connu que la demande mondiale pour les produits des trois grands fabricants américains (GM, Ford, et Chrysler)

est en perte de vitesse, au profit des compagnies dites « étrangères », comme Toyota qui est récemment devenu le plus important fabricant d'automobiles au monde, détrônant ainsi la compagnie GM. Or, l'existence du Pacte de l'automobile a certes favorisé au fil du temps l'implantation en sol canadien d'usines appartenant aux trois grands fabricants américains, et la présence des compagnies étrangères est demeurée somme toute limitée. En fait, du début des années 70 jusqu'à la fin des années 80, les trois grands fabricants américains produisaient près de 95 % de l'ensemble des véhicules construits au pays. L'ouverture d'usines fabriquant des modèles « étrangers » a par la suite modifié légèrement la donne. Ainsi, l'importance relative des trois grands fabricants américains dans la production de véhicules automobiles au Canada a diminué à environ 75 % en 2004. Même si cette proportion a légèrement augmenté depuis, l'industrie de l'automobile canadienne est toujours grandement dépendante de la production des trois grands fabricants américains. Dans ce contexte, les pertes de marchés que ceux-ci ont subies au cours des dernières années ont des conséquences directes sur la production au pays.

Plusieurs autres défis se sont cependant ajoutés au cours des ans, de sorte que les difficultés de l'industrie canadienne se sont accentuées. Premièrement, la vive appréciation du huard survenue depuis quelques années a considérablement réduit la compétitivité des usines canadiennes (graphique 3). De 2003 à 2007, le dollar canadien s'est apprécié de 58 % par rapport au billet vert américain. Toutes autres choses étant égales par ailleurs, cela implique que les coûts (notamment les salaires) des usines d'automobiles canadiennes exprimés en dollars américains sont maintenant beaucoup plus élevés qu'auparavant.

Graphique 3 – Le huard s'est apprécié fortement



Sources : Datastream et Desjardins, Études économiques

Deuxièmement, la récente phase de négociations syndicales a passablement changé le portrait des coûts de la main-d'œuvre au sein des trois grands fabricants américains. Si les négociations sont toujours en cours pour la plupart des

usines canadiennes, le processus est presque entièrement complété au sud de la frontière. Or, les travailleurs américains ont fait passablement de concessions pour réduire les coûts de main-d'œuvre des trois grands et ainsi accroître leur compétitivité vis-à-vis des fabricants étrangers. Les négociations menées jusqu'à maintenant au Canada, notamment avec Ford, n'ont malheureusement pas engendré d'aussi grands ajustements. À moins d'un revirement majeur, les usines canadiennes pourraient devenir le lieu de production le plus coûteux en Amérique du Nord pour fabriquer des véhicules automobiles.

Troisièmement, la hausse marquée des prix de l'essence pourrait devenir problématique pour l'industrie automobile canadienne. Comme on peut le constater dans le tableau 1, les usines canadiennes d'assemblage de véhicules automobiles personnels fabriquent très peu de modèles compacts ou sous-compacts. En fait, la plupart des modèles produits au Canada sont soit des grandes berlines, des fourgonnettes, des camionnettes ou des véhicules utilitaires sport; bref, à peu près tous des modèles dont la consommation d'essence est parti-

culièrement élevée. Dans un contexte où de nombreux consommateurs optent de plus en plus pour des automobiles moins énergivores en réaction à la hausse des coûts de l'énergie, l'industrie canadienne ne semble pas bien positionnée.

Enfin, ces problèmes structurels de l'industrie canadienne sont, depuis quelques mois, accompagnés d'une conjoncture économique moins favorable alors que la demande d'autos neuves a ralenti significativement au sud de la frontière. Les difficultés du marché immobilier américain et leurs impacts sur la richesse des ménages ont entraîné ces derniers à reconsidérer leurs dépenses de biens durables. De plus, le resserrement des conditions de crédit au sein des institutions financières américaines a réduit l'accessibilité au financement. Ainsi, les ventes de véhicules automobiles neuves aux États-Unis sont en baisse de 11,2 % par rapport au printemps 2007, ce qui se traduit évidemment par une demande moins importante des produits de l'automobile canadiens.

Visiblement, ces nombreuses difficultés laissent de plus en plus de traces. Le nombre de fermetures complètes ou parti-

Tableau 1
Principales usines de montage de véhicules automobiles au Canada

	<i>Région</i>	<i>Produits</i>
Véhicules personnels		
CAMI*	Ingersoll, Ontario	Chevrolet <i>Equinox</i> , Pontiac <i>Torrent</i> , Suzuki <i>XL-7</i>
Chrysler	Brampton, Ontario Windsor, Ontario	Chrysler <i>300</i> , Dodge <i>Magnum</i> , Dodge <i>Charger</i> Dodge <i>Caravan</i> , Chrysler <i>Town & Country</i> , Chrysler <i>Pacifica</i>
Ford	Oakville, Ontario St. Thomas, Ontario	Ford <i>Freestar</i> , Ford <i>Edge</i> , Lincoln <i>MKX</i> Ford <i>Crown Victoria</i> , Mercury <i>Grand Marquis</i>
GM	Oshawa 1, Ontario Oshawa 2, Ontario Oshawa 3, Ontario	Chevrolet <i>Monte Carlo</i> , Chevrolet <i>Impala</i> Buick <i>LaCrosse (Allure au Canada)</i> , Pontiac <i>Grand Prix</i> GMC <i>Sierra</i> , Chevrolet <i>Silverado</i>
Honda	Alliston 1, Ontario Alliston 2, Ontario	Honda <i>Civic</i> , Acura <i>CSX</i> Acura <i>MDX</i> , Honda <i>Pilot</i> , Honda <i>Ridgeline</i>
Toyota	Cambridge 1, Ontario Cambridge 2, Ontario Woodstock, Ontario	Lexus <i>RX350</i> Toyota <i>Corolla</i> , Toyota <i>Matrix</i> Toyota <i>RAV4</i> (début de la production en novembre 2008)
Camions lourds et moyens		
International Trucks	Chatham, Ontario	9200 Series, LoneStar et ProStar (camions poids lourds)
Sterling Trucks	St. Thomas, Ontario	Acterra (camions poids moyens)
Paccar du Canada Ltée	Sainte-Thérèse, Québec	Kenworth et Peterbilt (camions poids moyens)
Autobus		
Nova Bus	Saint-Eustache, Québec	Autobus de transport en commun
Canadian Blue Bird Coach Ltd.	Brantford, Ontario	Autobus scolaires
Chrysler	Windsor, Ontario	Minibus de 10 à 15 passagers
Girardin	Drummondville, Québec	Autobus scolaires
Motor Coach	Winnipeg, Manitoba	Autobus de tourisme
New Flyer	Winnipeg, Manitoba	Autobus de transport en commun
Orion	Mississauga, Ontario	Autobus de transport en commun
Prévost Car	Sainte-Claire, Québec	Autobus de tourisme

* Canadian Automotive Manufacturing Inc. (coentreprise de GM et Suzuki).

Sources : Industrie Canada et Desjardins, Études économiques

tielles d'usines canadiennes s'est multiplié au cours des derniers mois. Par exemple, General Motors vient d'annoncer la fermeture complète d'une de ses usines d'Oshawa ainsi que celle de Windsor (fabrication de transmissions). Chez Ford, on a récemment décrété une réduction de la production, ce qui devrait particulièrement toucher les usines canadiennes de St. Thomas et de Windsor (fabrication de moteurs V8).

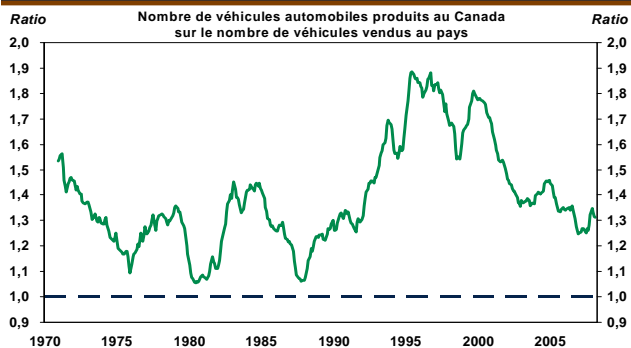
En cette période de négociations syndicales intensives, un dernier facteur ayant récemment eu une incidence sur la production d'automobiles en Amérique du Nord consiste dans les nombreuses grèves déclenchées au cours des derniers mois. Celles-ci ont récemment provoqué des soubresauts importants dans la production.

Avec autant de problèmes structurels et conjoncturels à surmonter, il ne faut pas s'attendre à ce que l'industrie automobile canadienne se remette sur pied prochainement. Au contraire, il est plutôt probable que les mauvaises nouvelles continueront à s'accumuler au cours des prochaines années. À l'image des derniers trimestres, les difficultés de l'industrie automobile entraveront donc encore la croissance économique en 2008, en 2009 et peut-être même au-delà.

L'impact d'un tel déclin sur la croissance économique est observable par les nombreuses pertes d'emplois mentionnées précédemment, mais aussi par la détérioration du commerce international de marchandises au pays. Ainsi, la production relative¹ du Canada a passablement diminué au cours des dernières années. Le ratio du nombre de véhicules produits au pays sur le nombre de véhicules vendus sur le marché domestique est passé d'un sommet de 1,88 en mai 1995 à environ 1,31 au début de 2008 (graphique 4). Il est néanmoins intéressant de constater que ce ratio demeure au-dessus de l'unité en dépit de l'abandon du Pacte de l'automobile (qui garantissait qu'au moins un véhicule soit produit au pays pour chaque vente). Par contre, la diminution de ce ratio au cours des dernières années implique une détérioration significative du solde commercial des véhicules neufs (voitures et camions) entre le Canada et les autres pays. Du côté des voitures, les exportations sont actuellement à un niveau à peine supérieur à celui des importations, tandis qu'un déficit de plusieurs centaines de millions est répertorié chaque mois concernant les camions (graphique 5). Si l'on tient également compte du déficit chronique au chapitre du commerce de pièces, on constate que le solde commercial de produits de l'automobile s'est graduellement détérioré au cours des dernières années. En fait, l'année 2007 s'est même

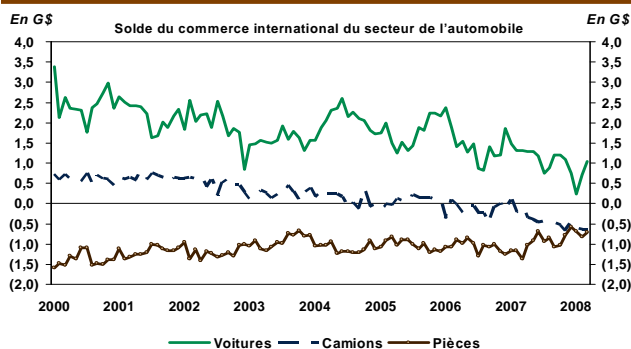
¹ La production relative correspond à la production de véhicules automobiles au pays par rapport aux nombres de véhicules achetés sur le marché intérieur.

Graphique 4 – La production relative du Canada diminue



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

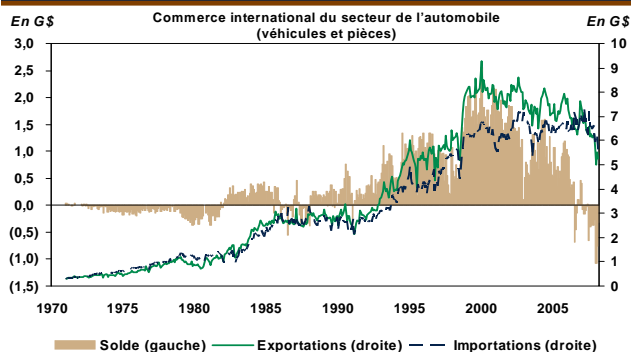
Graphique 5 – Le surplus au chapitre des voitures a perdu du terrain



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

soldée par un déficit de 2,3 G\$, soit le bilan le plus décevant depuis 1980. Selon les résultats des trois premiers mois de 2008, ce déficit pourrait s'accroître davantage cette année et atteindre le niveau le plus important depuis le début de la compilation de ces données en 1971 (graphique 6).

Graphique 6 – Le pire bilan du commerce international depuis 1980

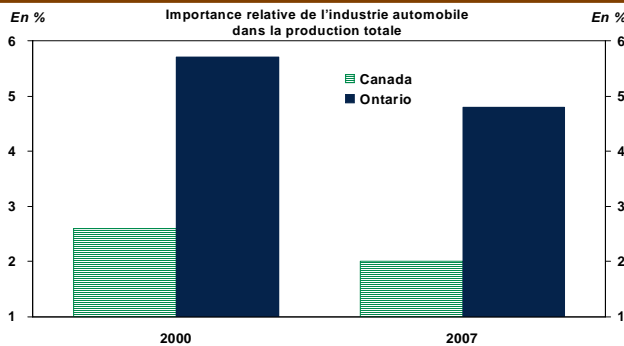


Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Comme une grande majorité de la production est effectuée en Ontario (on y retrouve toutes les principales usines

d'assemblage), la croissance économique de cette province est davantage touchée que le reste du pays par les difficultés de l'industrie automobile. Par exemple, l'importance relative de cette industrie dans la production ontarienne était de 4,8 % en 2007, contre 2,0 % dans l'ensemble du Canada et d'environ 0,2 % seulement pour les neuf autres provinces (graphique 7).

Graphique 7 – L'Ontario est plus dépendant de l'industrie de l'automobile



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

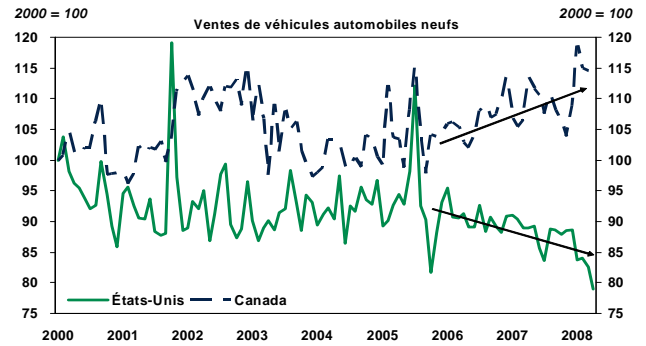
Ainsi, le secteur de l'automobile a retranché quelque 0,6 %, en moyenne, à la croissance économique ontarienne au cours des deux dernières années. La poursuite des problèmes structurels et conjoncturels de l'industrie automobile canadienne au cours des prochains trimestres engendrera fort probablement une contribution négative au PIB réel tout aussi importante. En fait, si la hausse actuelle des prix de l'essence devait se poursuivre, l'impact négatif de l'industrie automobile sur la croissance économique ontarienne pourrait être encore plus important.

Ces difficultés s'ajoutent aux effets néfastes sur l'ensemble du secteur manufacturier ontarien de l'appréciation du huard et de la diminution de la demande américaine. Dans ce contexte, les perspectives de croissance de l'économie ontarienne sont significativement inférieures à la moyenne nationale pour 2008 et 2009. En fait, l'Ontario sera probablement la seule province canadienne à connaître une récession classique en 2008, avec un léger recul de son PIB réel en première moitié d'année.

LA DEMANDE INTÉRIEURE DEMEURE VIGOREUSE

La détérioration du commerce international des produits de l'automobile découle bien entendu de la baisse de la production de véhicules et de pièces au pays, mais aussi de la progression relativement vigoureuse des ventes domestiques. Comme on peut le constater dans le graphique 8, la tendance des ventes de véhicules automobiles est à la hausse au Canada depuis quelques années, une situation qui détonne par rapport à ce qui est observé aux États-Unis, où les ventes d'automobiles sont en baisse. Cette vitalité

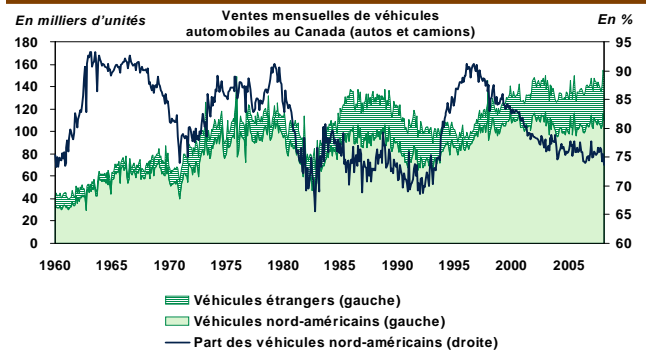
Graphique 8 – Une tendance divergente des ventes



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

des ventes d'autos au Canada est évidemment propice à une progression des importations, d'autant plus que les modèles étrangers (excluant ceux de GM, de Ford et de Chrysler) sont de plus en plus en demande au pays. Alors que les marques de véhicules des trois fabricants américains représentaient près de 90 % des ventes canadiennes en 1996, ces dernières n'occupent présentement qu'environ 75 % du marché (graphique 9).

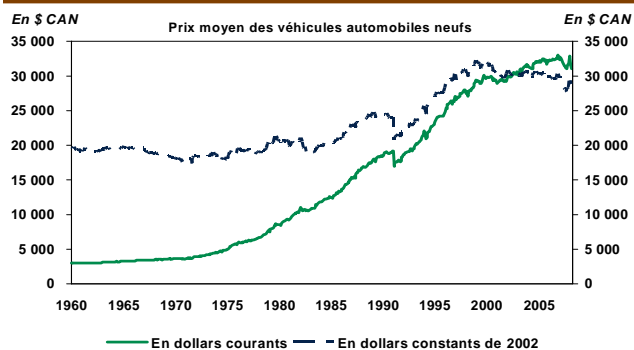
Graphique 9 – La popularité des modèles américains est moins importante



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

La vitalité des ventes canadiennes de véhicules automobiles s'explique par la conjugaison de plusieurs facteurs favorables. D'une part, le prix moyen des véhicules automobiles neufs a peu progressé au cours des dernières années et il a même légèrement diminué récemment. Ainsi, une fois exprimé en dollars constants de 2002 pour tenir compte de l'inflation, le prix moyen des autos est en baisse depuis le début des années 2000 (graphique 10). C'est donc dire que le prix relatif des automobiles neuves a diminué significativement au cours des dernières années. Cela s'explique en partie par la vive appréciation du huard qui a considérablement réduit les prix des biens importés. On a même assisté à une intensification des ajustements dans les prix cet automne alors que le cap de la parité avec le billet vert américain a été franchi, ce qui a

Graphique 10 – Les prix des autos baissent légèrement en termes réels



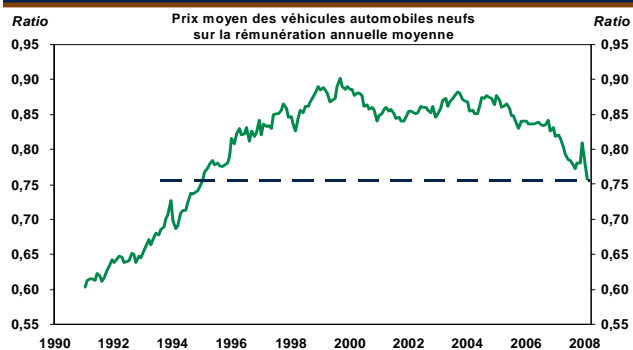
Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

facilité la comparaison des prix entre le Canada et les États-Unis. De plus, la faiblesse de la demande d'automobiles aux États-Unis a incité de nombreux fabricants à proposer des incitatifs à l'achat qui ont, dans la plupart des cas, été également offerts aux consommateurs canadiens. L'anémie de la demande au sud de la frontière a aussi accru l'offre de véhicules au Canada, ce qui a contribué à maintenir des prix moins élevés au pays. Enfin, le gouvernement fédéral a procédé à deux réductions de 1 % de sa taxe sur les produits et services au cours des dernières années, une mesure dont les bienfaits sur la bourse des consommateurs ont été plutôt limités en général, à l'exception de l'achat de produits durables plus coûteux, dont les véhicules automobiles.

Parallèlement, le marché du travail canadien affiche un dynamisme remarquable. Si le secteur de la fabrication a subi d'importantes pertes d'emplois au cours des dernières années, la vitalité de la demande intérieure soutient l'emploi au sein des services, de sorte que le marché du travail canadien affiche au bout du compte des gains substantiels. Cela se reflète par un taux de chômage qui se maintient près de son creux des 33 dernières années et par une croissance des salaires qui dépasse largement le taux d'inflation. Il va sans dire que cette création d'emplois, combinée à la hausse des salaires, engendre une situation favorable aux ventes de véhicules automobiles.

La baisse des prix des autos ainsi que la hausse des salaires ont eu une incidence sur l'abordabilité des véhicules automobiles neufs. Cette dernière peut être mesurée par le ratio du prix moyen des véhicules automobiles neufs sur la rémunération annuelle moyenne par individu, lequel a diminué significativement au cours des dernières années. Avec un prix moyen représentant environ 75 % de la rémunération annuelle au début de 2008, l'achat d'une automobile n'a jamais été aussi abordable depuis le milieu des années 90 (graphique 11).

Graphique 11 – L'achat d'une automobile est très abordable

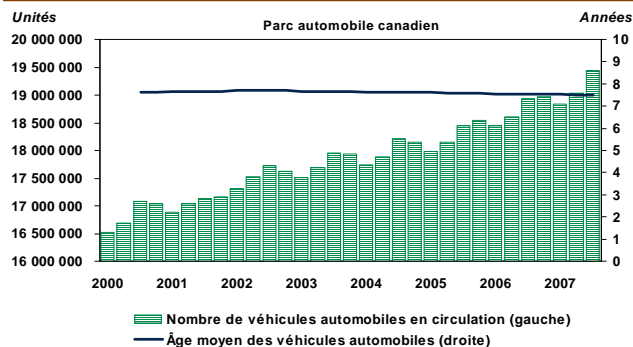


Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Plus récemment, un autre élément propice aux ventes de véhicules automobiles provient de la réduction des taux d'intérêt. La Banque du Canada a déjà procédé à quatre baisses du taux cible des fonds à un jour depuis la fin de l'année 2007, réduisant du même coup le taux préférentiel des institutions financières de 6,25 % à 4,75 %. Ces diminutions du taux préférentiel se sont non seulement reflétées sur les taux des prêts autos des institutions financières, mais aussi sur le taux offert par les différents organismes de financement des fabricants automobiles.

Enfin, même si les ventes d'automobiles neuves ont été assez robustes au cours des dernières années, l'âge du parc automobile canadien n'a pas rajeuni significativement. En moyenne, les véhicules automobiles avaient entre sept et huit ans en 2007, soit un niveau presque identique à celui observé au début du nouveau millénaire (graphique 12).

Graphique 12 – Un parc automobile qui n'a pas rajeuni malgré la hausse des ventes d'autos neuves des dernières années



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Bref, plusieurs facteurs favorisant les ventes d'automobiles sont réunis, de sorte que les perspectives concernant le nombre de véhicules vendus demeurent relativement bonnes. Après avoir augmenté de 1,4 % en 2007, le nombre de véhicules automobiles vendus au pays a commencé

l'année 2008 en force avec un gain mensuel de presque 9 % en janvier dernier. Cela confère un acquis de croissance important pour la progression annuelle totale des ventes en 2008. Notre scénario prévoit néanmoins un certain ralentissement du nombre de véhicules vendus au cours des prochains mois en raison principalement de la récente augmentation des prix de l'essence. La hausse des prix à la pompe a fortement ébranlé la confiance des ménages canadiens au printemps. Or, une diminution de la confiance des ménages est habituellement accompagnée d'un ralentissement des dépenses de consommation, en particulier des biens durables. Au bout du compte, le nombre total de véhicules automobiles neufs vendus au pays pourrait encore croître légèrement en 2008, marquant ainsi la quatrième hausse annuelle consécutive.

DES DÉFIS À RELEVER AU COURS DES PROCHAINES ANNÉES...

Les prochaines années risquent d'être déterminantes pour la survie à long terme de l'industrie automobile canadienne. Si plusieurs éléments semblent alignés pour entraver la production de véhicules automobiles au Canada à court et même à moyen terme, les changements qui seront apportés ou non au cours des prochaines années seront déterminants pour l'avenir à long terme de cette industrie. Dans ce contexte, l'actuelle ronde de négociations avec les travailleurs canadiens de l'automobile est capitale. Les fabricants pourraient demander des concessions significatives afin d'obtenir des gains d'efficacité. À défaut de quoi, la perte de compétitivité des usines canadiennes pourrait signifier à terme

une présence de moins en moins importante des constructeurs d'automobiles au pays. Avec la mondialisation grandissante et l'abolition du Pacte de l'automobile, il n'y a plus aucune garantie que les constructeurs automobiles, en particulier les fabricants nord-américains, demeurent présents au pays. Il faut donc réunir les conditions pour qu'ils y restent.

L'industrie de l'automobile mondiale devrait également traverser une période d'ajustement technologique au cours des prochaines décennies avec l'accentuation des considérations environnementales (c'est même déjà commencé). Il faut y voir une opportunité pour l'industrie automobile canadienne qui devrait tirer avantage des innovations (moteurs et batteries pour voitures électriques) et des installations (usines et centres de recherche) qui sont présentes au pays. Malheureusement, il reste encore beaucoup d'efforts à faire dans cette voie lorsque l'on considère l'importance relative des véhicules énergivores dans la production canadienne actuelle.

Enfin, le ralentissement de la production, combiné au niveau relativement élevé des ventes d'autos neuves au pays, signifie que la détérioration du commerce international de produits de l'automobile se poursuivra immanquablement au cours des prochaines années.

Benoit P. Durocher
Économiste senior