

# ECONOMIE

PERSPECTIVES

## La Grande Modération

Les banques centrales croyaient bien avoir trouvé la recette magique capable de dompter l'inflation, de maintenir une croissance économique presque ininterrompue et d'aplanir les rares épisodes de ralentissement. La crise mondiale vient aujourd'hui remettre tout cela en cause.

Le discours, il y a cinq ans, de celui qui n'était pas encore le président de la Réserve fédérale américaine avait fait date parce qu'il résumait si bien le sentiment de satisfaction qui habitait alors les grands banquiers centraux des pays développés. Intitulé: «La Grande Modération», le discours prenait acte de la réduction spectaculaire du degré de volatilité de la croissance économique et de l'inflation depuis 20 ans. Ben Bernanke y envisageait trois explications possibles, soit: l'avènement d'un changement structurel de l'économie, l'adoption de nouvelles politiques monétaires par les banques centrales ou un simple coup de chance. Le banquier concluait finalement que les banques centrales semblaient bel et bien avoir trouvé le moyen d'assurer la prospérité des nations. Mais la bonne réponse était visiblement: C.



ÉRIC DESROSIERS

La beauté des politiques monétaires jusqu'à présent en vogue, et dont le Canada a été l'un des pionniers, était leur relative simplicité. Marquées par les flambées inflationnistes des années 70 et 80, ces politiques partaient de la prémisse que l'inflation était à la fois le pire ennemi de la croissance si elle devenait incontrôlée, mais aussi une excellente mesure de l'état de santé de l'économie en général. À partir de là, il suffisait de garder les yeux rivés sur les tendances de l'inflation à moyen terme et de les maintenir à l'intérieur d'une étroite fourchette à coup de subtiles hausses ou de baisses des taux d'intérêt à court terme.

L'éclatement de la crise financière et économique mondiale constitue un brutal retour à la réalité pour nos banquiers. Pendant qu'ils suivaient à la trace les moindres inflexions de l'inflation, ils ne s'occupaient pas de l'impact de leurs faibles taux d'intérêt sur l'endettement grandissant des entreprises et des consommateurs, ni sur la bulle immobilière qui était en train de gonfler. Juste avant que tout s'effondre, leur grand sujet d'inquiétude était encore l'apparition de signes d'une éventuelle résurgence de l'inflation.

«La plupart d'entre nous — et j'étais l'un d'eux — pensaient que nous avions trouvé le Saint Graal. Nous savons maintenant que c'était un mirage», disait au début du mois de ces politiques monétaires influent chroniqueur du *Financial Times*, Martin Wolf. «La complaisance face à la Grande Modération a d'abord mené au Grand Démanchement puis à la Grande Récession, poursuivait-il. Le secteur privé a fait preuve de complaisance face au risque, mais les pouvoirs publics aussi.»

### Après la crise

Pour le moment, les banques centrales ne se soucient guère de l'inflation. Elles déploient toutes les ressources à leur disposition afin d'écourter autant que possible la crise en cours. On ne se contente plus de jouer avec les taux directeurs qui sont pratiquement à zéro. On invente de nouveaux moyens de stimuler l'économie. C'est comme «re-concevoir un avion tout en le pilotant», disait à la blague la semaine dernière le sous-gouverneur de la Banque du Canada, John Murray.

Les banques assurent cependant ne pas avoir oublié l'objectif prioritaire qu'on leur a confié et affirment avoir mis au point une stratégie pour retirer toutes ces liquidités injectées dans les marchés pour qu'elles ne provoquent pas une spirale inflationniste aussitôt la prospérité revenue.

Elles devront cependant aussi s'interroger plus fondamentalement sur les leçons à tirer de leur échec retentissant.

La réflexion serait déjà entamée au Canada, rapportait la semaine dernière le *Globe and Mail*. Il serait notamment question, en matière d'inflation, de se donner des outils de mesures et d'analyse dont les horizons seraient plus longs. Le gouverneur de la Banque du Canada, Mark Carney, a dit que son institution serait prête à assumer un plus grand rôle de régulation «macroprudentielle».

Le hasard veut que le mandat de cinq ans de la banque centrale canadienne doive être renouvelé en 2011. Le Canada aura peut-être encore l'occasion d'ouvrir la voie aux autres pays en matière de politique monétaire.

Les réformes devront sans doute aller plus loin, plaidait récemment l'ancien sous-gouverneur de la Banque d'Angleterre, John Gieve, dans le *Financial Times*. La crise actuelle a forcé les pouvoirs publics à passer outre à la stricte séparation des pouvoirs que l'on cherche habituellement à maintenir entre les fonctions monétaire, fiscale et régulatrice.

Ce besoin de coordination ne disparaîtra pas une fois que les beaux jours seront revenus, a-t-il noté. «Nous avons appris que les taux d'intérêt et les cibles d'inflation ne sont pas suffisants pour garantir la stabilité. Une politique macroéconomique nécessite aussi que l'on tienne compte du prix des actifs, du volume du crédit et des déséquilibres entre les secteurs économiques et les pays.»

Cette leçon devrait également valoir en ce qui a trait au remarquable degré de coopération qui s'est établi ces derniers mois entre les principales banques centrales. Là encore, on voit mal comment chacune pourrait retourner à son étroite réalité nationale quand on voit où cela nous a menés.



Stéphane Ratté est l'actuel président de l'entreprise familiale Pneus Ratté, qu'il possède à égalité de parts avec sa sœur Charlyne.

PORTRAIT

## La roue tourne pour Pneus Ratté

### L'entreprise familiale doit s'adapter au marché actuel

CLAUDE TURCOTTE

Les entreprises qui survivent jusqu'à la quatrième génération sont fort peu nombreuses, encore moins celles qui demeurent de petites entreprises. Mais une PME qui a fait vivre quatre générations d'une même famille dans le commerce du pneu, il n'y en a probablement qu'une seule, et c'est Pneus Ratté.

En mai 1934, il y a précisément 75 ans, Adrien Ratté ouvrait un magasin de pneus sur le boulevard Charest à Québec. Les changements de pneus se faisaient à l'époque tout simplement dans la rue, en face du magasin. Puis, l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale en 1939 entraîna un rationnement de plusieurs produits, dont le caoutchouc et les pneus. Adrien se rendit donc en Floride pour acheter les moules et l'équipement de rechapage, une innovation technologique pour l'époque. Au plus fort de la production, il manufacturait plus de 12 000 pneus par année, devenant le plus important atelier de rechapage au Québec. La deuxième génération a repris l'entreprise en 1955 et la troisième, en 1978.

Celle-ci a eu une influence significative sur l'évolution du commerce de pneus au Québec, grâce à la vision de Claude Ratté, laissé seul au gouvernail à la suite du décès accidentel de son frère Jacques. Avec quelques autres vendeurs de

pneus, il a contribué à la création d'une coopérative d'achat qui compte aujourd'hui 85 membres sociétaires et qui est propriétaire d'une enseigne, Unipneu, qui compte 132 magasins au Québec. Unipneu détient une part de marché des pneus d'automobiles de 38 %, ce qui n'est pas rien dans un marché qui devrait atteindre le milliard dans quelques années. Unipneu devance Canadian Tire, dont la part de marché serait de 18 % au Québec (plus de 22 % au Canada). Les grandes surfaces comme Wal-Mart, Costco, etc. auraient 16 %. Unipneu pense pouvoir augmenter sa part de marché à 40 % l'an prochain, tant par la croissance naturelle que par le recrutement de nouveaux membres. Mais d'ores et déjà, les fabricants de pneus doivent passer par Unipneu s'ils veulent connaître un grand succès auprès des automobilistes du Québec.

Claude Ratté est aussi celui qui a donné à la PME familiale un mandat de distribution en 1992. Le rechapage était en déclin et il y avait de plus en plus de dimensions différentes de pneus. En plus de faire partie d'Unipneu, il s'est fait distributeur auprès des garages qui n'étaient pas membres de la coopérative, dont des concessionnaires d'automobiles. En 1995, il a ajouté le service de mécanique générale pour les dessous d'auto, parallélisme des roues, suspension, etc. Il y a eu aussi au fil du temps des déménagements et des

acquisitions. Puis, en 2000, 2,6 millions ont été investis dans un grand virage. «Ce n'est pas vrai que ça pue et que c'est sale dans un garage», s'est-il dit. Pour les clients en attente, il a aménagé un restaurant, des postes Internet, une console de jeux vidéo. Très rapidement, le chiffre d'affaires a doublé. En 2001, il a sauté sur une occasion d'achat d'un commerce de pneus de Grand-Mère.

### Les pneus d'hiver

En 2003, la quatrième génération a pris les commandes et a poursuivi les acquisitions dans la région de Québec. La PME a maintenant un chiffre d'affaires de plus de 30 millions, soit la vente de 200 000 à 300 000 pneus par année. Évidemment, l'adoption d'une loi à l'Assemblée nationale obligeant les automobilistes à rouler avec des pneus d'hiver entre le 15 décembre et le 15 mars a eu un impact sur les ventes, mais variable selon les régions. Avant la loi, au moins 92 % des autos utilisaient les pneus d'hiver dans la région de Québec, comparativement à 70 % dans la région de Montréal. La loi a fait augmenter les ventes d'environ 8 % à Québec et de 30 % à Montréal.

Stéphane Ratté, l'actuel président de l'entreprise familiale, qu'il possède à égalité de parts avec sa sœur Charlyne, constate qu'il y a eu une énorme évolution dans l'industrie du pneu depuis 1934. En 1950, il n'y avait que trois dimensions de pneus, alors qu'il y en a maintenant plus de 8000 sur le marché. Cela force les vendeurs de

pneus à conserver des quantités de pneus importantes en stock, 150 000 dans le cas de Pneus Ratté. On constate que le profil du pneu change; alors que la roue s'agrandit, le pneu devient plus petit. L'indice de vitesse du pneu a augmenté de 160 km à 210 km. Cet indice de durée est établi sur la vitesse qui pourrait être maintenue pendant toute la vie d'un pneu, ce qui implique une gomme plus adhérente et une carcasse (de pneu) plus solide. Bien sûr, cela a une répercussion sur le prix des pneus, particulièrement pour les voitures les plus populaires, comme Honda Civic et Toyota Corolla. En 2000, l'achat de quatre pneus coûtait 450 \$; il a augmenté à 800 \$ en 2009. Comme il n'y a aucune école du pneu, Pneus Ratté doit former ses employés à partir des informations fournies par le fabricant et aussi transmettre aux clients ce qu'il faut savoir sur les pneus.

Selon des statistiques de 2003, le marché mondial du pneu (y compris les autos, les camions et autres véhicules) était de 70 milliards de dollars. Les trois principaux fabricants étaient et sont encore la société française Michelin, qui possède aussi les marques BF Goodrich, Uniroyal et quelques autres, Bridgestone, qui appartient à des intérêts japonais, et Goodyear, une propriété américaine. Chacun de ces trois groupes a une part de marché de près de 20 %. Il y a dans cette industrie plusieurs autres noms connus, comme Pirelli, Yokohama et Toyo.

Le Devoir

## Une autre génération, une autre bataille

Comme son père Claude, Stéphane Ratté travaille lui aussi à la défense des petits commerçants non seulement dans le commerce des pneus, mais aussi dans la mécanique générale, en appuyant depuis cinq ans une bataille contre les constructeurs de véhicules qui empêchent l'industrie du marché secondaire d'avoir accès à des outils, à des logiciels et à de la formation, obligeant ainsi le propriétaire d'une auto à s'en remettre toujours aux services du concessionnaire. La campagne pour combattre cette concurrence «déloyale» est menée par l'Association des industries de l'automobile du Canada qui représente le marché secondaire, soit plus de 400 000 personnes et un chiffre d'affaires de 17 milliards.

Ce mouvement, qui reçoit l'appui des garagistes indépen-

dants, du Club automobile (CAA) et de sociétés comme Uni-Sélect, distributeur de pièces d'auto, a aussi un volet politique. Brian Masse, député néo-démocrate de Windsor-Ouest, château fort des constructeurs d'auto, présentait en 2007 un projet de loi portant sur «le droit à la réparation». Après de nombreux efforts, dont une pétition portant 10 000 signatures il y a deux semaines, le projet de loi C-273 a été adopté en deuxième lecture, ce qui en permet l'examen en comité, étape obligatoire avant d'en arriver au vote final à la Chambre des communes.

L'industrie de l'automobile, c'est-à-dire les constructeurs, a lancé le diagnostic embarqué (OBD II) pour tous les véhicules neufs au Canada en 1998. Actuellement, environ 59 % des 18,4 millions de véhicules en

circulation au Canada en sont dotés. Plus la complexité des véhicules s'accroît, plus l'emploi de ces dispositifs de commande informatisés est essentiel à la gestion des gaz d'échappement, des normes de sécurité et du fonctionnement, constatent les défenseurs du «droit à la réparation». M. Ratté ajoute pour sa part que l'interdiction de service par des garagistes indépendants pourrait s'étendre un jour aux pneus avec un système de surveillance par capteurs de la pression des pneus. Un tel système a été adopté d'ailleurs par Porsche en 1986 et repris depuis par différents constructeurs, surtout en Europe. L'enjeu est considérable puisque trois pneus sur quatre sont vendus sur le marché de remplacement.

C. T.

VIENT DE PARAÎTRE

### EXERCER SON LEADERSHIP EN PLEINE EMPÊTE

Ram Charan  
125 pages  
Les Éditions Transcontinental

Exercer son leadership quand rien ne va plus, ce n'est plus gérer la routine au quotidien, mais véritablement anticiper l'avenir, sans se laisser intimider par ce qui s'en vient, voir dans une situation risquée des occasions d'affaires, savoir prendre des décisions d'affaires éclairées et afficher une confiance contagieuse. L'auteur propose une sortie de crise en huit étapes.

### FIN DE MONDE OU SORTIE DE CRISE?

Membres du Cercle des économistes  
335 pages  
Les Éditions Perrin

Voilà bientôt deux ans que la réalité d'une crise économique sans précédent contrarie les rêves d'une croissance mondiale harmonieuse. Il était urgent de prendre la mesure de ce qui se joue. Les membres du Cercle des économistes ont voulu dresser, à l'intention du public et des politiques qui nous gouvernent, un tableau cohérent des deux analyses possibles pour contribuer à la pertinence et à l'efficacité des mesures à prendre.

