

**ANALYSE DU VEILLISSEMENT DE LA FLOTTE DE NAVIRES CANADIENS**  
**AYANT AU MOINS 30 MÈTRES ET 100 TONNEAUX DE JAUGE BRUTE<sup>1</sup>.**

Travail réalisé

par

**Ronald Carré<sup>2</sup>**

**Économiste et consultant en transport et en politique maritime et fluviale.**

**28 août 2002**

***Econometrik +***  
  
**[www.econometrikplus.com](http://www.econometrikplus.com)**

---

<sup>1</sup> Ce texte se veut un complément d'analyse au document publié en mars 2002 et intitulé :  
« **Construction navale au Canada Impacts socio-économiques et perspectives HORIZON 2021** ».

<sup>2</sup> L'auteur est président-directeur général de **Econometrik National Plus Inc.** Pour plus d'informations, voir son site Web à l'adresse suivante :

**[www.econometrikplus.com](http://www.econometrikplus.com)**

**Note :** Econometrik National Plus Inc. se dit aussi Econometrik Plus ou Econometrik +.

## **INTRODUCTION**

Dans le document publié en mars 2002 et intitulé<sup>3</sup> :

**« Construction navale au Canada : Impacts socio-économiques et perspectives à l’HORIZON 2021 »,**

il est question de l’âge de la flotte mondiale (**19,5 ans**) pour démontrer le besoin en construction de navires pour justifier le maintien des sept (7) plus grands chantiers navals au Canada. Les Industries AC Davie de Lévis sont le plus grand de ces chantiers navals au Canada. Le document mentionne aussi que la durée de vie utile de la flotte mondiale est de **23 ans**.

Quand est-il réellement de l’état du vieillissement de la flotte canadienne lorsqu’on constate qu’il ne se construit presque plus de navires, mettant ainsi en grande difficulté financière tous les grands chantiers navals au Canada? Jusqu’à maintenant, il n’existait aucune donnée compilée et à jour sur l’état de vieillissement de la flotte canadienne.

**Econometrik Plus** a compilé ces données à partir des fichiers de Transport Canada sur la nomenclature des navires, tels que mis à jour sur une base hebdomadaire par les registraires des navires en poste dans toutes les régions canadiennes. Elles sont résumées dans le Tableau à la fin du présent texte.

De manière à rester dans l’optique de l’étude susmentionnée concernant **les perspectives de la demande** pour les grands chantiers navals au Canada, il a été retenu d’analyser la situation des navires toutes catégories mesurant **30 mètres** et plus, et ayant une jauge brute égale ou supérieure à **100 tonneaux**<sup>4</sup>. C’est cette catégorie de navires qui est susceptible d’être la clientèle principale des grands chantiers navals au Canada.

---

<sup>3</sup> Voir : <http://www.econometrikplus.com/Navy.pdf>

<sup>4</sup> Seulement **sept (7)** navires au Canada mesurant **30 mètres** et plus n’ont pas une jauge brute au moins de **100 tonneaux**.

## FAITS SAILLANTS

Voici les principaux faits saillants tirés de ce Tableau :

- Il y a plus de **45 000** inscriptions au Registre des navires au Canada dont la très grande majorité (**93%**) sont de petites embarcations ayant moins de 100 tonneaux ;
- Un nombre de **1 965** navires en opération au Canada mesurent au moins **30** mètres et jaugeent **100** tonneaux et plus ;
- L'âge moyen de ces 1 965 navires est de 38,9 ans
- Le plus vieux navire encore en service a **127** ans d'âge et **5** navires ont plus de **100** ans ;
- Près de **1 687** navires (**86%**) ont plus de **22** ans d'âge;

## ÉLÉMENTS D'ANALYSE

La flotte canadienne de navires ayant au moins **30 mètres** et jaugeant **100 tonneaux** bruts et plus est presque **deux fois plus vieille que la grande flotte mondiale** de navires commerciaux. Son âge moyen est de **38,9 ans** par rapport à **19,5 ans** au niveau mondial. De plus, le fait que près de **86 %** de la flotte canadienne ait plus de **22 ans** d'âge, lorsque la durée de vie utile reconnue d'un navire au niveau mondial est de **23 ans**, est un autre facteur majeur démontrant la désuétude avancée de la flotte de navires canadiens.

Ces deux seuls facteurs démontrent sans équivoque le grand besoin de navires au Canada, et principalement dans l'Est. Environ les **deux tiers de la flotte** canadienne est enregistrée **dans les ports de l'Est du Canada**.

## CONCLUSION

Ces éléments précis de connaissances inexistantes jusqu'à ce jour, illustrent une situation dramatique qui soulève son lot de questionnements. En voici des exemples :

- Comment se fait-il que nos **gouvernements n'aient pas pris conscience de cet état de situation** depuis fort longtemps?
- Comment se fait-il que nos grands chantiers navals, en particulier le plus grand au Canada, Industries AC Davie de Lévis au Québec, **n'aient jamais été davantage supportés par les planificateurs gouvernementaux** pour contrecarrer cette tendance lourde de l'Industrie maritime aux conséquences désastreuses pour l'ensemble de l'économie?
- Comment se fait-il que les paliers de **gouvernements ne se donnent pas davantage de visions macro-économiques à long terme pour prévenir longtemps d'avance de telles situations** aux conséquences désastreuses ? Pour en savoir plus, lire l'étude susmentionnée à l'adresse Internet suivante :

<http://www.econometrikplus.com/Navy.pdf>

- Ne devrait-on pas réaliser que ne rien faire de la part des gouvernements face à une telle situation équivaut à :
  - **Encourager un retard technologique important dans l'industrie maritime en général.** Nos vieux navires sont ainsi de plus en plus remplacés par d'autres vieux navires achetés ailleurs dans le monde. Le Canada devient de plus en plus un marché secondaire et tertiaire pour les armateurs du Reste du monde qui veulent se départir de leurs vieux navires ;
  - **Maintenir une main d'œuvre maritime privée des meilleurs outils technologiques**, d'une part pour travailler en mer (**dans le cas des marins**) et, d'autre part, pour accroître la productivité de nos grands chantiers maritimes (**dans le cas des constructeurs de navires**) ;
  - **Mettre davantage en danger la sécurité des passagers et des marchandises en transit sur des navires âgés**, plutôt que sur des navires neufs et modernes. En conséquence, **le travail des inspecteurs de navires est beaucoup plus compliqué et complexe lorsque vient le temps de l'inspection des navires et de l'émission annuelle des certificats d'inspection.** Etc.

## Nombre de navires canadiens par tranches d'âge inscrits au registre des navires de Transport Canada.

**Toutes catégories de navires  
mesurant 30 mètres et plus et ayant une jauge brute d'au moins 100 tonneaux**

Tranches d'âge Années de construction    Années d'âge		Répartition des navires par années de construction et par années d'âge			
		par tranche	cumulatif	par tranche	cumulatif
1875-1900	127-102	5	5	0,3%	0,3%
1901-1910	101-92	20	25	1,0%	1,3%
1911-1920	91-82	39	64	2,0%	3,3%
1921-1930	81-72	50	114	2,5%	5,8%
1931-1940	71-62	37	151	1,9%	7,7%
1941-1950	61-52	248	399	12,6%	20,3%
1951-1960	51-42	341	740	17,4%	37,7%
1962-1970	41-32	571	1 311	29,1%	66,7%
1971-1980	31-22	376	1 687	19,1%	85,9%
1981-1990	21-12	175	1 862	8,9%	94,8%
1991-2000	11-2	87	1 949	4,4%	99,2%
2001-2002	1-0	16	1 965	0,8%	100,0%
<b>Total.....</b>		<b>1 965</b>		<b>100,0%</b>	
<b>Âge moyen navires &gt;=30 mètres et &gt;=100 tonneaux:</b>				<b>38,9</b>	<b>ans</b>

*Econometrik National Plus Inc., 28 août 2002.*

**Note:** À noter que **93%** des navires enregistrés au Canada ont moins de 100 tonneaux.

**Source:** Statistiques compilées à partir du fichier de Transport Canada sur la nomenclature des navires au Canada en date du 27 août 2002.

Ces données sont maintenues à jour hebdomadairement par les bureaux des registraires des navires au Canada.

**Il est illégal de reproduire** une partie quelconque de ce document sans citer correctement la source et son auteur.

**Tous droits réservés** © Econometrik National Plus Inc., Québec 2002.

**Econometrik +**

[www.econometrikplus.com](http://www.econometrikplus.com)