

**Point de vue** | Denise Verreault, présidente, chantier maritime Verreault

# Le Québec se désintéresse de l'industrie maritime

(Extraits de l'allocution prononcée par la présidente du chantier maritime Verreault devant la Chambre de commerce de Québec, le 10 octobre)

**A**u Québec, comme dans le reste du Canada, on manque de vision en considérant que l'industrie maritime ne présente aucun intérêt. C'est un secteur mort : pas d'activité, pas d'opportunités, pas de potentiel. Et pourtant, pour peu qu'on prenne du recul et qu'on observe ce qui se passe ailleurs dans le monde, on arrive à une tout autre conclusion.

## LA SITUATION MONDIALE

... (Selon) la Revue annuelle 2005 de la société de courtage maritime Barry Rogliano Salles, qui fait autorité en la matière, on constate qu'à l'échelle mondiale l'industrie de la construction navale a connu, en 2005, la troisième meilleure année de son histoire (...).

Pour les armateurs, il s'agit d'une troisième année consécutive de prospérité exceptionnelle, le carnet de commandes mondial ayant triplé en trois ans. De nombreux constructeurs japonais ont commencé depuis longtemps à remplir leur calendrier de production pour l'année 2010.

La raison d'une telle effervescence ? Les flottes sont tout simplement insuffisantes pour répondre aux besoins d'un commerce mondial en forte expansion, résultant directement des échanges accrus entre un nombre de plus en plus grand d'acteurs économiques tels que la Chine, l'Inde et le Brésil.

Et les perspectives d'avenir sont des plus encourageantes puisque les flottes existantes vieillissent. En effet, les navires construits en grand nombre en réaction aux crises du pétrole de 1973 et de 1979 affichent maintenant environ 30 ans d'usure. À plus ou moins brève échéance, il faudra bien remplacer ces navires.

D'autre part, le renouvellement de certaines flottes est rendu nécessaire par l'entrée en vigueur de nouvelles réglementations. Par exemple, à moins d'une dérogation, les quelque 150 très gros transporteurs de brut en service au 1<sup>er</sup> janvier 2006 devraient être retirés de la circulation en 2010 (...).

## DOMINATION ASIATIQUE

Comme vous le savez sans doute, le marché mondial de la construction navale est dominé par les chantiers asiatiques. À eux seuls, la Corée, le Japon et la Chine produisent environ 85 % du tonnage mondial. En outre, chacun de ces pays a connu en 2005 une nouvelle année record en ce domaine.

À noter que la Chine souhaite devenir avant 2015 le numéro un

mondial de la construction navale et elle fait tout en son pouvoir pour y parvenir. Cependant, la Corée et le Japon tenteront certainement de préserver leur avance.

Pendant ce temps, la saturation des chantiers asiatiques profite aux concurrents d'un deuxième peloton, composé principalement de constructeurs européens, ainsi qu'aux autres zones de construction navale, comme le Viêt-nam, l'Inde, la Russie et le Brésil, qui exercent une forte attraction en raison de livraisons plus proches et parfois de meilleures conditions économiques.

Sur le plan de la taille des navires, la course au gigantisme se poursuit avec la construction de minéraliers de plus de 270 000 tonnes, ce qui équivaut à environ 9000 camions de 30 tonnes !

Toutefois, on observe que la demande pour des navires de plus petites tailles a tout de même été vigoureuse en 2005.

## PERSPECTIVES D'AVENIR

Quant aux perspectives d'avenir, Barry Rogliano Salles prévoit que l'industrie maritime continuera de connaître un développement enviable, compte tenu du fait que les besoins de constructions neuves restent immenses afin de répondre à la croissance du transport maritime mondial et au développement de certains secteurs, comme celui du gaz.

Parlons-en du gaz. Encore une fois on ne va pas vendre notre âme mais la donner. Nous sommes prêts à sacrifier des sites extraordinaires sur le fleuve Saint-Laurent en échange de... RIEN. L'installation de ports méthaniers devrait être une source de croissance économique et de prospérité pour le Québec, pourtant il n'en sera rien. Nous aurions pu exiger que le transport du produit soit fait par des intérêts québécois avec des navires construits au Québec, par exemple ! Qu'avons-nous donc à constamment nous faire hara-kiri ?

## LA SITUATION AU QUÉBEC ET AU CANADA

(...) On nous a dit que l'industrie maritime était agonisante et que, pour s'en convaincre, il suffisait de regarder autour de nous et de constater dans quel état déplorable se trouvait ce secteur de l'activité économique (...).

Aucun gouvernement fédéral ou provincial depuis au moins les 20 dernières années n'a levé le petit doigt pour faire de ce secteur important de l'économie canadienne une source de croissance et de prospérité. Cela ne



L'industrie maritime québécoise est en chute libre. L'abandon d'industries Davie à des intérêts étrangers constitue le plus récent chapitre de cette tragédie. — PHOTO LE SOLEIL, ERICK LARÉE

veut pas dire qu'il n'y a pas ou d'argent versé, mais on connaît l'histoire. Le gouvernement provincial nous rebat les oreilles avec son discours sur les finances désastreuses de l'État, sur l'augmentation de la péréquation (qui en fait démontre notre appauvrissement), mais pas un geste pour stimuler notre économie et redonner espoir aux Québécois. On se complait à nous démontrer notre pauvreté et à nous répéter qu'il faut se serrer la ceinture. Quelle belle vision!

Le résultat global est consternant. Ainsi, au cours de la dernière décennie, l'industrie maritime a connu un développement florissant partout dans le monde... sauf au Canada, où elle a tout simplement périéclité.

#### SEULEMENT DEUX CHANTIERS ?

Et pour ajouter l'injure à l'insulte, le gouvernement fédéral actuel considère qu'il ne devrait y avoir que deux chantiers maritimes au pays, soit un dans l'Est, celui des Irving, et un dans l'Ouest, appartenant à des intérêts américains.

C'est pourquoi il ne lève pas le petit doigt pour Davie ou le chantier de Port Weller en Ontario, qui a déclaré faillite il y a un mois.

Au Québec en particulier, la situation est alarmante. Non seulement le gouvernement témoigne-t-il une absence totale de volonté politique à l'égard du développement de l'industrie maritime, mais il affiche un manque d'intérêt flagrant pour la question.

On continue à encourager les transports routier et ferroviaire

en les subventionnant de façon détournée. Pendant ce temps, le transport maritime est assuré de plus en plus par des intérêts étrangers. Résultat : l'industrie maritime québécoise est en chute libre. L'abandon d'industries Davie à des intérêts étrangers constitue le plus récent chapitre de cette tragédie.

#### LE QUÉBEC S'EN LAVE LES MAINS

Et le gouvernement québécois dit qu'il s'en lave les mains ! En réalité, pendant des années il a puisé dans les impôts des contribuables pour verser plus de 250 000 dollars par mois, plus les frais, au syndicat chargé de la liquidation de la plus importante infrastructure québécoise en matière de construction navale.

Depuis six années que la saga se poursuit, cela représente environ 20 millions \$ employés à défaire le Québec d'un joyau inestimable sur le plan industriel. Tout compte fait, le gouvernement a peut-être de bonnes raisons de vouloir s'en laver les mains!

Je pense que cela est tout simplement scandaleux ! Ce sont des milliers d'emplois directs et indirects qui sont en jeu. C'est une expertise inestimable que l'on est en train de gaspiller. Bref, c'est tout un pan de notre économie que le gouvernement abandonne sans vergogne.

Cela témoigne de l'irresponsabilité et de l'ignorance crasse du gouvernement québécois en ce qui concerne l'industrie maritime. Il semble tout à fait incapable de voir la demande énorme qui se fait sentir actuellement à l'échelle mondiale pour

ce type de compétence et de ressources techniques.

De plus, en appuyant un groupe étranger dans l'acquisition du chantier le gouvernement provincial vient fragmenter encore plus une industrie déjà éprouvée. C'est ce qu'on appelle déshabiller Jean pour habiller Jacques. Ou est-ce plutôt déshabiller Jacques pour habiller Jean?

Nous assistons donc à un autre épisode d'une longue série de décisions « politiques » servant des intérêts à court terme et du manque de vision caractéristique du gouvernement qui résume assez bien les politiques de développement régional et de développement économique du gouvernement provincial.