



Industrie maritime

Élections 2021

« Tu distribues le repas, tout le monde est servi, il y en a un qui n'a pas à manger, et là tu dis: il reste un petit peu de sauce et des graines dans le fond du creuset, alors si on gratte, on va être capable de salir le fond de ton assiette et t'en donner un peu... Tu lècheras ça [...] Nous sommes des contribuables canadiens, et la stratégie maritime du Canada, vue du Québec, est un scandale. Un scandale de mauvais partage. »

Mario Dumont, commentateur politique, le 23 mai 2019

- La Stratégie navale du gouvernement fédéral est un échec tant au niveau du respect des échéanciers que des coûts. Les coûts de navires de combat ont triplé, passant de 26 G\$ à plus de 77 G\$, tandis que Seaspan et Irving cumulent les retards, ce qui augmente les coûts en plus de priver la marine et la garde côtière de navires dont elles ont besoin.
- Seaspan s'est fait retirer le contrat du brise-glace polaire Diefenbaker en 2019 puisque le chantier cumulait d'importants retards – le navire devait être livré en 2017. Le chantier s'était fait offrir pour 14 G\$ de contrats en plus petits navires comme compensation. Le gouvernement libéral leur a néanmoins redonné ce contrat.
- La stratégie fédérale en matière de construction navale dépasse largement les 100 G\$ jusqu'à présent et les coûts continuent d'augmenter rapidement.
 - Le Québec n'a reçu qu'une fraction des contrats et n'a toujours pas de contrats pour construire les brise-glaces.
- Le chantier Davie possède pourtant 50% de la capacité de construction navale du Canada :
 - La Davie possède 5 cales de construction, contre une pour le chantier de Vancouver et une pour le chantier d'Halifax.
 - Son quai de construction mesure 260 mètres de long, contre 120 mètres chez Irving et 130 mètres chez Seaspan.
 - Les quais de service de la Davie mesurent 900 m (48%), contre 480 m (26%) et 490 m respectivement pour Vancouver et Halifax (26%);
 - Les ateliers représentent une superficie de 53 000 m² pour la Davie (60%), contre 15 000 m² pour Vancouver (17%) et 20 000 m² pour Halifax (23%);
 - La capacité de production d'acier de la Davie est estimée à 300 tonnes/semaine (57%), contre 75 tonnes/semaine à Vancouver (14%) et 150 tonnes/semaine à Halifax (29%);
- Le Québec est traversé par une voie navigable majeure, le fleuve Saint-Laurent, mais le manque d'investissements du Canada dans sa garde côtière fait en sorte que des ports comme New York et Savannah sont plus attrayants.
- Le Bloc Québécois propose les mesures suivantes :
 - Contrats de brise-glaces : 6 brise-glaces de taille moyenne et 2 brise-glaces de classe polaire.
 - Aucun contrat n'a encore été donné à la Davie, tandis que Seaspan s'est fait promettre un brise-glace polaire malgré le fait que le chantier n'avait même pas commencé les travaux en 2019, deux ans après la

date prévue de livraison. 14 G\$ de contrats supplémentaires plus tard, le chantier Seaspan croule davantage sous les contrats. Il faut donner à la Davie – qui possède une expertise sur le brise-glace – le deuxième contrat de brise-glace polaire.

- Le Parti libéral du Canada prévoit une mise à jour de la cale sèche du chantier d'Esquimalt en Colombie-Britannique au coût 3 G\$, mais n'offre rien au chantier Davie. Il s'agit d'une aide cachée pour Seaspan. Le Bloc Québécois demande l'annulation de cette aide additionnelle à Seaspan et qu'Ottawa utilise plutôt une partie de cette somme (500 M\$) pour mettre à jour les infrastructures du chantier Davie.
- Entretien des navires - Avoir un chantier maritime d'importance est nécessaire afin de pouvoir assurer l'entretien des navires. Ottawa doit confier en priorité à la Davie les contrats d'entretien de navires.
- Obélix - L'Astérix, l'unique pétrolier-ravitailleur loué à la Davie, a été utilisé en mer presque tous les jours depuis son inauguration (plus de 300 jours par année), prouvant qu'Ottawa a besoin d'un deuxième pétrolier-ravitailleur : l'Obélix.
 - La Davie est le seul chantier qui soit en mesure de livrer rapidement, tout en respectant les coûts, ce deuxième navire.
- Traversiers – Le chantier Davie a obtenu 2 contrats de traversiers, mais le fédéral a préféré un contrat de location de 5 ans d'un navire étranger avec option d'achat pour ce 3e traversier. Ce contrat a ensuite été sous-contraté à un chantier en Chine, le même pays qui emprisonne illégalement deux citoyens canadiens et qui fait des pressions économiques sur le Canada. Il faut annuler ce contrat et l'offrir à la Davie.
- Navires de combat de surface – Alors que le chantier Irving croule sous les contrats, le chantier Davie est pratiquement vide et n'aura pas de travaux majeurs avant plusieurs années. Pour le Bloc Québécois, le chantier Davie doit être mis à contribution pour construire les navires de combat, dont le coût a triplé depuis les débuts de la stratégie navale.
- La fiscalité - Ottawa doit revoir sa fiscalité vis-à-vis l'industrie maritime avec des mesures pour stimuler les ventes, faciliter l'accès au crédit et soutenir la recherche et développement.
- Le cabotage - L'industrie maritime du Québec peut jouer un rôle important dans la protection de l'environnement en devenant une alternative plus écologique au transport routier.
- Resserrer le transport maritime - Le fédéral doit aussi être plus proactif à l'international pour civiliser le transport maritime, notamment en interdisant l'utilisation de pavillons de complaisance et de « bateaux-poubelles », ces navires qui mènent à des naufrages et des déversements.