

*Une marine marchande : solution aux problèmes des chantiers maritimes?*, par R. PICHÉ et H.R. CONBOY. Direction des Études industrielles, MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE, Québec, juin 1973.

Guido Bélanger

Volume 50, numéro 1, janvier-mars 1974

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/803038ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/803038ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Bélanger, G. (1974). Compte rendu de [*Une marine marchande : solution aux problèmes des chantiers maritimes?*, par R. PICHÉ et H.R. CONBOY. Direction des Études industrielles, MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE, Québec, juin 1973.] *L'Actualité économique*, 50(1), 115-116.  
<https://doi.org/10.7202/803038ar>

## LES LIVRES

**Une marine marchande : solution aux problèmes des chantiers maritimes ?**, par R. PICHÉ et H.R. CONBOY. Direction des Etudes industrielles, MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE, Québec, juin 1973.

Cette étude cherche à répondre à la question : « en quoi la présence d'une marine marchande canadienne peut-elle assurer la survie d'une façon permanente aux chantiers maritimes du Canada et du Québec en particulier ? »

Trois solutions possibles à ce problème sont brièvement analysées : a) le transport maritime intérieur, c'est-à-dire le cabotage ; b) la création d'une marine marchande canadienne de haute mer ; c) la diversification des chantiers maritimes.

Dans un premier chapitre les auteurs analysent l'évolution du transport maritime dans l'est du Canada et ses conséquences possibles sur le développement des chantiers maritimes du Québec. Ils mettent en évidence :

- 1) le fait que « depuis le 1er janvier 1966 un amendement à la loi sur la marine marchande du Canada réserve aux navires canadiens le cabotage sur les eaux intérieures canadiennes à l'ouest de l'Ile d'Anticosti » ;
- 2) les recommandations du rapport sur le cabotage du consultant H.J. Darling à la Commission canadienne des transports.

Une brève analyse du transport maritime dans l'est du Canada et des autres activités maritimes au Canada (exploration et exploitation pétrolière), amène les auteurs à une conclusion assez pessimiste quant à l'efficacité de cet amendement à la loi et des recommandations du rapport Darling de réduire l'instabilité dans les activités des chantiers maritimes du Québec.

Les conséquences possibles, sur la construction navale au Canada, de la création d'une marine marchande canadienne de haute mer sont analysées au chapitre deux de cette étude. Après avoir noté « que le Canada ne participe guère aux transports outre-mer de ses exportations et de ses importations, à cause d'une politique nationale qui remonte à 1949 », les auteurs passent en revue quelques études faites dans le but de réévaluer cette politique et en viennent à la conclusion qu'il vaudrait mieux mettre l'accent davantage sur la construction navale plutôt que sur l'exploitation même d'une flotte canadienne. Et ce pour les raisons suivantes :

- a) « les chantiers québécois actuels ne peuvent construire que des navires de moins de 85,000 tonnes. »

- b) « un programme d'aide au chantier seulement, serait moins coûteux qu'un programme d'aide aux chantiers et au transport maritime. »
- c) « il est beaucoup plus facile d'administrer un programme de subvention à l'égard de la construction de navires qu'à l'égard de l'exploitation. »
- d) « l'effet d'entraînement est plus élevé dans le cas des chantiers que dans le transport. »
- e) « la possibilité pour le Québec de conclure une entente (touchant le transport) avec un autre pays lorsqu'une matière première est exploitée au Québec. »

La troisième solution possible aux problèmes des chantiers maritimes, soit la diversification des activités comme moyen de réduire les fluctuations cycliques dans les ventes, est étudiée au troisième et dernier chapitre de cette étude. Quelques commentaires généraux sur les difficultés de la diversification, sur les problèmes du choix des nouvelles activités et sur les résultats prévisibles de la diversification sont présentés en guise d'introduction à ce chapitre. Les auteurs présentent, alors une analyse de la situation actuelle de la diversification des chantiers maritimes au Québec, et concluent cette étude en examinant la possibilité d'une diversification plus grande pour certains chantiers maritimes québécois.

Cette étude décrit bien la situation actuelle des chantiers maritimes au Québec. Elle a surtout le mérite de mettre en évidence certaines caractéristiques structurelles de cette industrie au Canada. Caractéristiques qui semblent d'assez mauvais augure pour l'avenir de cette industrie au Québec. Ainsi, les auteurs soulèvent-ils des questions très pertinentes quant aux possibilités de survie, de croissance et de diversification de certains chantiers maritimes québécois. Questions auxquelles les gouvernements québécois et fédéral devront trouver une solution équitable pour la population concernée. Il découle de cette étude que le gouvernement du Québec devrait prendre l'initiative de proposer au gouvernement fédéral des mesures concrètes afin de pouvoir garder en terre québécoise une part équitable de la construction maritime canadienne.

Guido Bélanger