



Stratégie maritime : pour une nouvelle vision gouvernementale innovante et ambitieuse

Mémoire présenté à la ministre déléguée aux Transports et responsable
de la mise en œuvre de la Stratégie maritime du Québec

Mai 2021



ASSOCIATION
DES FOURNISSEURS DE
CHANTIER DAVIE CANADA

Sommaire exécutif

Le Québec possède un riche héritage maritime et Chantier Davie Canada, le plus grand chantier naval du Canada, est un témoin privilégié de cette impressionnante histoire. Près de 200 ans après sa fondation, sa grande expérience lui permet d'offrir des produits et des services spécialisés à forte valeur ajoutée et des solutions complexes et techniques pour répondre aux besoins de ses clients. Un avantage incontournable qui le distingue de ses concurrents canadiens est qu'il dispose de plus de 50 % de la capacité canadienne en matière de construction navale. Au Québec, Chantier Davie demeure le seul chantier naval capable de construire des navires de grande taille.

Le modèle d'affaires du chantier lévisien repose sur une chaîne d'approvisionnement composée de 1 079 fournisseurs, dont 879 sont localisés au Québec dans 13 régions administratives. Plus de 70 % de ses fournisseurs sont des PME qui ont su se démarquer par la qualité de leurs produits et services. Si l'on considère l'ensemble des dépenses opérationnelles et d'investissement en capital effectuées par Chantier Davie depuis 2012, c'est plus d'un milliard qui a été injecté dans l'économie québécoise avec un chantier naval qui n'utilise qu'une fraction de sa capacité de production réelle mais qui, toutefois, a généré près de 40 % de l'emploi total dans l'industrie québécoise de la construction navale. Cette même chaîne d'approvisionnement participe également aux activités d'autres chantiers au Québec, au Canada et même à l'international.

De manière plus générale, on évalue que la construction navale emploie plus de 2000 travailleurs au Qué-

bec, génère 2,3 milliards \$ de revenus annuellement, fournit 1 milliard \$ en salaires et 680 millions \$ en taxes au gouvernement. Ces statistiques n'incluent pas les retombées indirectes auprès des fournisseurs des différents chantiers navals. Les emplois au sein de l'industrie de la construction navale sont parmi les mieux rémunérés au Québec.

Chantier Davie est sur le point d'être confirmé en tant que troisième chantier naval au sein de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) pour accélérer le renouvellement de la flotte fédérale. En effet, le gouvernement du Canada compte investir plus de 100 milliards \$ pour renouveler sa flotte de navires au cours des 20 prochaines années. Pendant ce temps, le gouvernement du Québec consulte les acteurs du milieu maritime en vue d'élaborer une nouvelle vision qui posera les fondements de la nouvelle Stratégie maritime du Québec avec pour toile de fond l'obligation d'envisager assez rapidement le renouvellement de plusieurs navires de sa flotte de traversiers.

C'est dans cette perspective que l'Association des fournisseurs de Chantier Davie Canada (AFCDC) demande au gouvernement du Québec de considérer l'ajout d'une composante robuste au chapitre de la construction navale au sein de la nouvelle Stratégie maritime du Québec qui est en cours d'élaboration. Le renouvellement de la flotte des traversiers du gouvernement du Québec offre de formidables perspectives pour toute l'industrie québécoise de la construction navale en raison des navires de toutes tailles qui sont nécessaires à la Société des traversiers du Québec (STQ) afin de remplir sa mission dans plusieurs régions administratives.

Table des matières

Sommaire exécutif

1	Présentation de l'AFCDC	4
	1.2 Les activités de l'AFCDC	
2	Survol de l'histoire de la construction navale au Québec	7
	2.1 Près de deux siècles de construction navale à Chantier Davie	
3	La construction navale dans l'économie québécoise	9
	3.1 Étude d'impact économique de Deloitte	
4	Les chantiers navals au Québec	12
	4.1 Groupe Océan (Québec)	
	4.2 Groupe Maritime Verreault inc. (Les Méchins)	
	4.3 Chantier Naval Forillon inc. (Gaspé)	
	4.4 Méridien Maritime Canada (Matane et Portneuf)	
	4.5 Mount Royal/Walsh inc. (Montréal)	
	4.6 Navamar Réparations Navales (Montréal)	
	4.7 Liste de l'ensemble des chantiers	
5	Chantier Davie : partenaire stratégique	15
	5.1 Préqualification de Davie pour la Stratégie nationale de construction navale (SNCN)	
	5.2 Brise-glace polaire	
	5.3 Centre national de brise-glaces	
6	Vers une nouvelle stratégie maritime du Québec	18
	6.1 Une flotte de traversiers à renouveler	
	6.2 Exclusion de la construction navale des accords commerciaux internationaux	
	6.4 Poser les fondements d'une industrie maritime de calibre mondial	
	6.5 Conformité des recommandations de l'AFCDC avec les priorités gouvernementales	
7	Recommandations de l'AFCDC	24

1. Présentation de l'AFCDC

L'AFCDC a été créée en janvier 2018 dans le but de défendre les intérêts des entreprises qui composent la chaîne d'approvisionnement du plus grand et plus expérimenté chantier naval au pays. L'un des premiers objectifs qu'elle s'était fixée à l'époque était l'intégration du Québec au sein de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) dont Chantier Davie avait été exclu lors de son lancement en 2011.

L'efficacité du plan stratégique adopté peu après la création de l'AFCDC fut telle que le 22 mai 2019, le premier ministre du Canada annonçait qu'un troisième chantier naval serait ajouté à la SNCN afin de pallier au manque de capacité de production et d'expérience des deux autres chantiers qui avaient été initialement sélectionnés en 2011 dans le cadre du programme d'approvisionnement le plus ambitieux de l'histoire du pays en temps de paix. La SNCN dispose d'une enveloppe de plus de 100 milliards \$ sur un horizon de plus de 20 ans pour renouveler la flotte de la Marine et de la Garde côtière canadienne. À cette perspective s'ajoutent d'autres possibilités situées en dehors de la SNCN : notamment le renouvellement de la flotte de traversiers fédéraux (plus d'un milliard) et la construction de quatre sous-marins (plus de 10 mil-

liards). Il s'agit là d'autant d'opportunités pour le secteur de la construction navale au pays.

À ce jour, Chantier Davie Canada compte 1300 fournisseurs répartis dans neuf provinces du Canada. Ces entreprises sont situées pour la grande majorité (900) au Québec. Plus de 70 % de ces dernières sont des PME qui ont su, par leur innovation et leur flexibilité, se tailler une place de choix. Leur présence est à ce point significative dans 7 régions administratives qu'on retrouve présentement des comités régionaux dûment constitués et dont le mandat principal est de consolider et d'accroître la présence de fournisseurs régionaux.

Chaque comité régional regroupe des acteurs locaux directement concernés par le développement économique régional. Les chambres de commerce et les organisations de développement économique sont incluses de facto de même que les fournisseurs ayant déjà intégré la chaîne d'approvisionnement de Chantier Davie.

L'AFCDC a, en peu de temps, réussi à connaître une forte croissance et à mobiliser plusieurs acteurs institutionnels locaux et régionaux. Ces derniers reconnaissent l'importance stratégique et l'apport des

entreprises de leur milieu à participer à une chaîne d'approvisionnement liée à la construction navale. Pour ces régions, il s'agit d'emplois très bien rémunérés, d'un secteur d'activité qui fait appel à l'innovation et qui développe une expertise à fort potentiel d'exportation, en droite ligne avec les priorités du gouvernement du Québec. Pour consulter la fiche corporative de tous les membres du conseil d'administration de l'AFCDC, vous pouvez consulter le lien suivant : <https://afcdc.ca/profils-corporatifs>

1.2 Les activités de l'AFCDC

La mission de l'AFCDC est de défendre et promouvoir les intérêts des fournisseurs de Chantier Davie Canada et de ses partenaires. Elle réalise des activités visant à informer les entreprises québécoises sur les possibilités d'affaires dans le secteur de la construction navale pour assurer l'avenir de ce fleuron de l'économie québécoise.

Ces activités, qui se déroulent dans plusieurs régions du Québec, ont pour but de renforcer la chaîne d'approvisionnement de Chantier Davie Canada ainsi que d'appuyer l'entreprise dans ses représentations auprès des grands donneurs d'ordres.

La force de l'AFCDC réside dans son ancrage dans les régions du Québec. Les partenaires qui collaborent au niveau des

comités régionaux (maires et élus locaux, chambres de commerce, organisations de développement économique, etc.) sont des acteurs institutionnels de premier plan qui ont rendu possible un maillage croissant entre les entrepreneurs de leur territoire et le chantier lévisien. Ces entrepreneurs sont, pour la très vaste majorité, propriétaires de PME dans leur région respective.

C'est d'ailleurs pour cette raison que Learn Sphere a mandaté l'AFCDC afin de les accompagner pour offrir un programme d'apprentissage et de développement destiné aux entreprises du Québec axées sur la croissance leur permettant d'augmenter leur capacité de vendre à de grandes chaînes d'approvisionnement complexes dans le secteur des technologies océaniques et de la défense.

À ce jour, et en collaboration avec la direction de Chantier Davie, la presque totalité des maires des grandes villes ont présidé des missions commerciales au chantier lévisien en compagnie de centaines d'entrepreneurs désireux de comprendre comment intégrer sa chaîne d'approvisionnement afin de se positionner efficacement en préparation des contrats à venir pour renouveler tant la flotte du gouvernement du Québec que celle du gouvernement fédéral. La grande majorité de ces missions commerciales ont été précédées de déjeuners d'affaires dans les différentes régions

impliquées. Lors de ces événements, le plan de développement stratégique du chantier lévisien a été présenté ainsi que ses besoins en matière de biens et services pour les prochaines années.

L'AFCDC accompagne également les entreprises désireuses de se joindre à la chaîne d'approvisionnement. L'AFCDC est consciente qu'une partie significative de ses membres est également impliquée auprès d'autres chantiers navals situés au Québec, au Canada et ailleurs dans le monde. Dans ce contexte, son rôle se situe, d'une certaine façon, au-delà de ses liens avec Chantier Davie, dans la mesure où son expertise et sa compréhension des enjeux liés à la construction navale bénéficie, de manière plus large, à l'économie québécoise.

2. Survol de l’histoire de l’industrie de la construction navale au Québec

Depuis les débuts de la Nouvelle-France, la construction navale fait partie du paysage économique et c'est à la ville de Québec que revient l'honneur d'être le berceau des chantiers maritimes au Canada. Mentionnons qu'au XIXe siècle, l'activité maritime est prospère à Québec et contribue au développement du quartier Saint-Roch. Il faut dire qu'au milieu des années 1850, une vingtaine de chantiers navals se sont établis de part et d'autre de la rivière Saint-Charles ¹.

Le Québec devrait d'ailleurs s'enorgueillir de son héritage maritime. Pensons à la construction du Royal William, justement dans un chantier maritime de la rivière Saint-Charles. En 1833, ce navire fut le tout premier à franchir l'océan en étant propulsé par la vapeur et sans l'aide du vent.

Quelques années auparavant ouvrait celui qui allait devenir le plus grand chantier de tous, celui de la Davie, où furent construits les plus gros navires de l'époque : Le Columbus (3 700 tonnes) et le Baron Ren-

frew, long de 309 pieds, large de 60 pieds, et jaugeant 5 888 tonnes ².

Nous répertorions aujourd'hui 14 entreprises spécialisées dans la construction navale qui sont en opération sur le territoire québécois. Celles-ci fournissent des milliers d'emplois directs et indirects bien rémunérés dans plusieurs régions du Québec et de nombreux contrats en approvisionnement à plusieurs centaines de PME du Québec

2.1 Près de deux siècles de construction navale à Chantier Davie

C'est en 1825 que le capitaine Allison Davie fonde le premier grand chantier naval de la colonie britannique qu'était alors le Bas-Canada.

La croissance du chantier est constante dans son premier siècle d'existence. La compagnie Davie est d'ailleurs en mesure de construire un impressionnant total de

1. Histoire du Québec. 2012. « Construction navale à Québec ». <http://histoire-du-quebec.ca/construction-navale-a-quebec/> [consulté le 3 octobre 2019].

2. Idem

300 navires pour la marine française, britannique et canadienne au cours de la Première Guerre mondiale (1914-1918). Lors de la Deuxième Guerre mondiale (1939-1945), l'entreprise, désormais connue sous l'appellation Davie Shipyard, livre 60 navires de guerre aux Alliés³.

Bien que le chantier ait connu sa part de difficultés dans les décennies suivant la Seconde Guerre mondiale, changé de mains et nécessité l'aide des instances gouvernementales à quelques reprises, le nouveau Chantier Davie Canada a retrouvé, depuis 2012, son lustre d'antan. Le modèle d'affaires proposé par les nouveaux propriétaires a obtenu l'adhésion et la confiance des fournisseurs et sous-traitants mais surtout, il aura permis d'entrer dans une nouvelle ère de paix syndicale.

L'acquisition par Inoceca de Chantier Davie a été un point tournant dans le développement de l'entreprise. Sa capacité à fournir des solutions globales clés en main, de même que son emplacement stratégique, font du plus grand constructeur naval du Canada un partenaire de choix pour une multitude de secteurs d'activité, allant de l'industrie du gaz et du pétrole à celle de la défense.

Son expertise est telle qu'il a été élu chantier naval nord-américain de l'année en 2015 par la prestigieuse Lloyd's List. Les

meilleurs chantiers navals provenant d'un peu partout en Amérique du Nord ont été évalués sur leur capacité à livrer des navires de grande qualité dans les délais, à répondre aux besoins de tous les intervenants et à présenter des conceptions innovantes tout en respectant les normes environnementales élevées.

Dans cette nouvelle ère en tant que constructeur naval national du Canada et troisième partenaire de la Stratégie nationale de construction navale, Chantier Davie devient rapidement un centre d'excellence maritime international de classe mondiale. À ce jour, Chantier Davie est le seul chantier naval canadien à avoir remporté ce prestigieux prix à la suite de la livraison, en 2014, du Cecon Pride, le navire commercial le plus complexe jamais construit en Amérique du Nord.

Grâce à leur gestion remarquable, Alex Vicefield et James Davies, propriétaires de Chantier Davie Canada et de Federal Fleet Services, ont été nommés Dirigeants de l'industrie de la défense canadienne de l'année 2019 par le prestigieux magazine Canadian Defence Review. Il s'agit de la consécration de leur vision selon laquelle la SNCN ne pouvait, sans l'aide du Québec et du seul méga chantier au pays, assurer le renouvellement de la flotte fédérale dans les budgets alloués et les délais impartis.

3. Chantier Davie Canada inc. 2013. « Davie : on relève des défis depuis toujours ». <http://www.davie.ca/fr/a-propos-de-nous/qui-sommes-nous/> [consulté le 3 octobre 2019].

3. La construction navale dans l'économie québécoise

L'industrie québécoise de la construction navale possède à la fois une importante tradition et une expertise certaine. Elle demeure toutefois méconnue du grand public malgré sa riche histoire et son empreinte dans l'économie.

L'impact de cette industrie sur l'économie et les finances publiques du Québec est pourtant incontournable. Les chiffres démontrent bien la portée économique de cette industrie par rapport à son apport au produit intérieur brut (PIB), à l'emploi et aux revenus qu'elle génère partout au Québec.

Le salaire moyen dans les chantiers navals québécois est de 30 % supérieur à la moyenne du secteur manufacturier. Dans l'ensemble, l'industrie maritime québécoise

est novatrice et soutient les travailleurs qualifiés, ayant une part d'emplois 2,5 fois plus élevée dans les domaines des sciences, de la technologie, du génie et des mathématiques (ingénieurs, scientifiques et chercheurs) que dans l'ensemble du secteur manufacturier. En se basant sur le ratio multiplicateur des retombées économiques en construction navale évalué par Statistique Canada, des experts évaluent l'impact économique de la Davie à près de 3 milliards \$ au cours de la période de 2012 à 2018. Tel que mentionné précédemment, Chantier Davie Canada compte 1300 fournisseurs canadiens répartis dans neuf provinces. Près de 70 % des fournisseurs du chantier lévisien sont situés au Québec et plus de 80 % d'entre eux sont des PME.

Multiplicateurs de l'impact économique dans le domaine maritime au Québec

Activité maritime	PIB ¹			Emplois ²			Revenu ¹		
	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit
Construction navale	0,4	0,14	0,18	15	6,74	8,04	0,7	0,23	0,34

Note 1 : Impact par 1 \$ de production dans l'industrie.

Note 2 : Impact par million de \$ de production dans l'industrie.

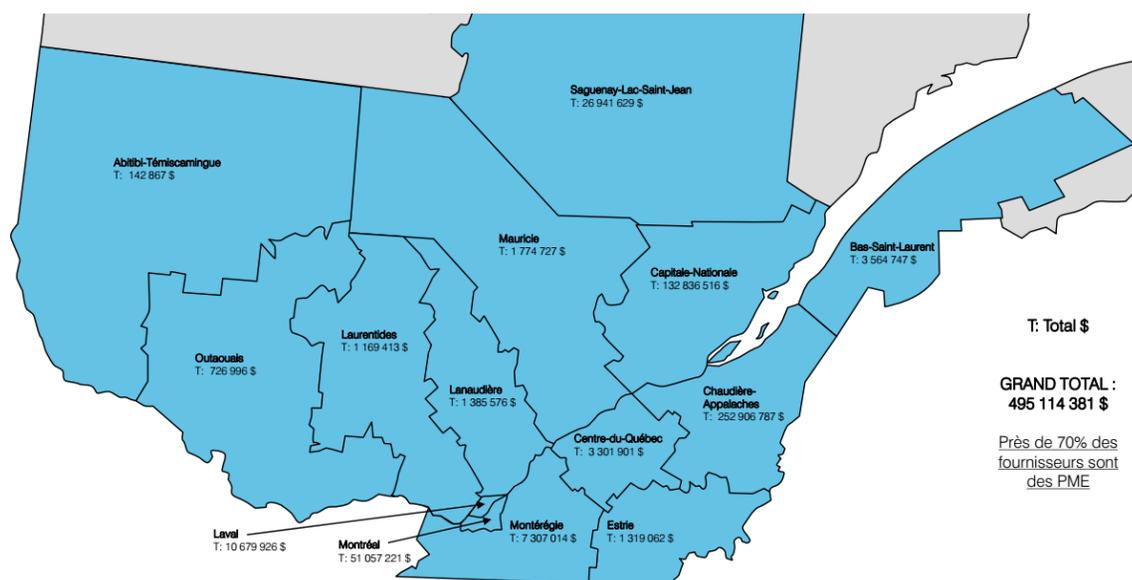
4 Source: Statistique Canada (2016)
<http://www.dfo-mpo.gc.ca/ea-ae/cat1/no1-1/no1-1-appendixg-fra.htm>

Provinces	Nombre de fournisseurs
Québec	900
Ontario	190
Nouvelle-Écosse	95
Terre-Neuve et Labrador	45
Colombie-Britannique	33
Alberta	15
Nouveau-Brunswick	15
Manitoba	2
Île-du-Prince-Édouard	5

On le constate, l'importance de la chaîne d'approvisionnement de Chantier Davie Canada au Québec est en conséquence considérable. C'est plus de 3 000 emplois directs et indirects qui ont été soutenus par le chantier maritime de Lévis entre 2012 (année de la relance) et 2018.

Il est à noter que Chantier Davie Canada est un employeur qui offre des conditions avantageuses, alors que le salaire moyen d'un travailleur s'élevait à 89 400 \$ en 2019. Cette donnée est d'autant plus importante si l'on tient compte que lors de cette même année, 96,4 % des employés du chantier maritime ont affirmé être la principale source de revenu de leur ménage.

À l'échelle du Québec, l'activité qui se déroule au Chantier Davie Canada est génératrice de retombées économiques significatives. Ainsi, toujours pour la période comprise entre 2012 et 2018, si l'on additionne la valeur des contrats octroyés à des fournisseurs et les salaires versés aux employés de ces entreprises, c'est plus de 495 millions \$ en salaires et contrats qui ont été



versés par Chantier Davie Canada alors même que l'activité du chantier était à son plus bas, laissant ainsi présager, avec sa participation à la SNCN, un impact économique majeur sur l'économie québécoise et son PIB.

3.1 Étude d'impact économique de Deloitte

Les retombées économiques des activités du plus grand chantier maritime au Canada dans la région et pour les entreprises partenaires à l'échelle du Québec sont toujours intéressantes à mesurer. La firme Deloitte

s'est livrée à l'exercice dans le but d'analyser la contribution économique des activités et des investissements en capital de Davie à l'économie canadienne et à celle du Québec. Les résultats ont été présentés en septembre 2020 et peuvent être consultés en suivant ce lien : *Étude sur la contribution économique et sociale de Chantier Davie*.

L'impact économique de l'intégration de Chantier Davie au sein de la Stratégie nationale de construction navale sera considérable, comme le démontre le tableau ci-dessous.

La contribution économique prévue de Davie par programme de travaux (2020-2040)

Le tableau ci-dessous résume les contributions économiques potentielles (total des contributions directes, indirectes et induites) des programmes de travaux potentiels de Davie à l'économie canadienne

	 Produit économique brut	 Produit intérieur brut (PIB)	 Revenus du travail	 Recettes publiques et impôts (fédéraux, provinciaux et municipaux)	 Emplois (Équivalents temps plein annuels moyens)
Programme de brise-glaces de taille moyenne	285 M\$ à 460 M\$	150 M\$ à 245 M\$	95 M\$ à 155 M\$	40 M\$ à 65 M\$	430 à 700 emplois créés ou maintenus par année
Contrats périodiques sur les travaux des frégates de la classe Halifax	885 M\$ à 2 655 M\$	470 M\$ à 1 415 M\$	295 M\$ à 890 M\$	120 M\$ à 365 M\$	885 emplois créés ou maintenus par année
Programme de traversiers de Transports Canada	1 065 M\$ à 1 330 M\$	495 M\$ à 620 M\$	315 M\$ à 395 M\$	115 M\$ à 145 M\$	1 760 à 2 200 emplois créés ou maintenus par année
Programme de traversiers de Québec	530 M\$ à 665 M\$	285 M\$ à 355 M\$	180 M\$ à 225 M\$	75 M\$ à 90 M\$	1 010 à 1 260 emplois créés ou maintenus par année
Programme de brise-glaces	3 900 M\$ à 7 795 M\$	2 080 M\$ à 4 155 M\$	1 305 M\$ à 2 610 M\$	530 M\$ à 1 065 M\$	1 395 à 2 790 emplois créés ou maintenus par année
Brise-glaces polaires	2 305 M\$ à 4 605 M\$	1 230 M\$ à 2 455 M\$	770 M\$ à 1 545 M\$	315 M\$ à 630 M\$	2 500 emplois créés ou maintenus par année

Source : Impact Economique | Davie, septembre 2020.

4. Les chantiers navals au Québec

4.1 Groupe Océan (Québec)

Fondée en 1972, l'entreprise emploie plus de 300 personnes pour la réparation de bateaux et l'entretien de navires à flot. Elle fait également de l'inspection, de la soudure, de l'usinage de pièces, de la mécanique et du déglacage.

Groupe Océan possède deux chantiers maritimes au Québec.⁵ Celui situé à Québec dispose d'infrastructures permettant de concevoir et de modifier des pièces et des équipements maritimes spécialisés et d'effectuer des réparations de navires à flot.

L'entreprise a décroché en 2020 le plus important contrat en construction navale de son histoire avec la fabrication de quatre grands remorqueurs pour la Défense nationale. Elle s'est ainsi vue attribuer un contrat majeur d'un montant de 102 millions \$.

Cette annonce aura des retombées économiques importantes pour la région de Charlevoix et la grande région de Québec puisque ce contrat permettra la création de 25 à 30 emplois supplémentaires dans dif-

férents corps de métiers pour Groupe Océan.

4.2 Groupe Maritime Verreault inc. (Les Méchins)

Holding fondé en 1991, le Groupe Maritime Verreault inc. administre et promeut les activités des entreprises qu'il regroupe. L'entreprise a complété tout récemment de grands travaux d'infrastructures, notamment l'élargissement de sa cale sèche (la plus large au Canada), qui lui permettront de réparer des navires de taille encore plus considérable.⁶

En 2020, le chantier maritime a accueilli le traversier Blue Puttees pour son entretien annuel. Il s'agit d'un énorme navire qui peut transporter jusqu'à 1 000 passagers lorsqu'il fait la liaison entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador.

C'est son deuxième séjour chez Verreault Navigation depuis 2016. Son passage a eu un impact pour les 200 employés de l'entreprise qui y ont été affectés à temps plein pendant plusieurs semaines. Cet important contrat pour Verreault Navigation n'est

⁵ Les informations au sujet des chantiers navals de Groupe Océan sont tirées du site web de l'entreprise : <https://www.groupeocean.com/services/construction-maritime/>.

⁶ Fournier, Johanne. 21 décembre 2018. « Verreault Navigation vogue en eaux favorables ». Dans Le Soleil. <https://www.lesoleil.com/affaires/verreault-navigation-vogue-en-eaux-favorables-962fc97a72d28368b2f796cc40a68122> [consulté le 3 octobre 2019].

⁸ Les informations fournies pour Chantier Naval Forillon sont tirées du site web de l'entreprise : <https://www.chantier-naval.com/a-propos/>

qu'un début, alors que l'entreprise assure qu'il y en aura d'autres qui suivront au cours des prochains mois.

4.3 Chantier Naval Forillon inc. (Gaspé)

Le Chantier Naval Forillon œuvre depuis plus de 65 ans pour offrir des solutions en matière de construction, de réparation et d'entretien de bateaux de pêche, de barges, de remorqueurs et de traversiers à coque d'acier ou d'aluminium⁸.

Forte d'une nouvelle administration, l'entreprise qui compte 70 employés, jouit d'une situation géographique avantageuse et d'installations modernes qui lui permettent de recevoir des navires côtiers ou océaniques d'une capacité de déplacement pouvant aller jusqu'à 800 tonnes.

L'entreprise réalise travaille actuellement à la construction de dix navires de recherche et sauvetage de la Garde côtière ainsi que quatre remorqueurs pour une entreprise privée.⁹

4.4 Méridien Maritime Canada (Matane et Portneuf)

Méridien a été fondé à Rimouski en 2003. L'entreprise, maintenant implantée dans le port de Matane, se spécialise dans l'inspec-

tion de dommages sur des navires, dans la réparation à flot de bateaux et, depuis 2007, dans la construction complète de bateaux en acier et de sections modulaires.¹⁰

En 2020, le premier ministre François Legault a fait l'annonce d'une aide financière de 8 millions \$ à Méridien pour la fabrication d'un prototype de navire de pêche en modules et pour l'acquisition de nouveaux équipements.

Ce projet, d'une valeur de 17,6 millions \$, créera 109 nouveaux emplois de qualité à Matane, en plus de consolider 87 autres postes. Il permettra aussi à l'entreprise de diversifier ses activités en élargissant son offre sur le marché des navires-usines de pêche et sur celui des navires de recherche océanographique.¹¹

4.5 Mount Royal/Walsh inc. (Montréal)

Mount Royal/Walsh inc. offre des services de réparation navale à l'industrie maritime du Canada. Elle met de l'avant une grande variété de services, notamment la réparation de navires de toutes sortes, incluant les pétroliers, porte-conteneurs, navires réfrigérés, cargaisons générales, barges, vraquiers et navires de croisière.¹² L'entreprise a accompli une première en Amérique du Nord en effectuant

⁹ Source : <https://www.radiogaspesie.ca/nouvelles/des-tunisiens-au-chantier-naval-forillon/> [consulté le 26 octobre 2019].

¹⁰ Les informations fournies pour Méridien Maritime Canada sont tirées du site web de l'entreprise : <https://www.meridien.ca/fr/division/division-maritime/construction-navale>

avec succès des modifications majeures sur trois navires de classe RO RO, et ce, en se conformant aux réglementations et exigences du Canal du Panama et de la voie maritime du Saint-Laurent.

4.6 Navamar Réparations Navales (Montréal)

Spécialisé en réparations navales depuis 2001, Navamar est le seul chantier naval sur l'île de Montréal.¹³ Dotée d'un atelier de 5 200 mètres carrés et d'équipements mobiles, l'entreprise est en mesure d'intervenir en tout temps d'un océan à l'autre.

Navamar a remporté un important contrat de la Marine royale canadienne pour la construction de 5 connecteurs navire-terre qui seront déployés à partir des navires nouveaux de soutien interarmées (NSI). Alors que la Marine royale canadienne est de plus en plus appelée à soutenir les opérations d'aide humanitaire et participer à des opérations conjointes à terre, le ministre de la Défense nationale, Harjit Sajjan, a annoncé en septembre 2019 un contrat d'une valeur approximative de 12 millions \$.¹⁴

4.7 Liste de l'ensemble des chantiers

Les Entreprises Maritimes Bouchard Inc. http://www.maritimebouchard.com/	Chantier Naval Forillon Inc. https://www.chantier-naval.com/
Conception Navale FMP Inc. https://conceptionnavalefmp.ca/	Mount Royal Walsh Inc. http://www.mrw-group.com/
Les Entreprises Léo Leblanc et Fils Inc. https://www.leblancmarine.ca/	Groupe maritime Verreault https://www.verreaultnavigation.com/
Groupe Océan https://www.groupeocean.com/	Océan Marine http://oceanmarine.ca/
Industries Océan Inc. https://www.groupeocean.com/	Navamar Réparations De Navires Inc. http://navamar.com/maritime/
OSM Atlantique https://www.osmatlantic.com/fr/accueil/	Méridien Maritime Réparation https://www.meridien.cc/fr/
Recherches et travaux Maritimes Construction https://www.reseau411.ca/fr/recherches-et-travaux-maritimes-construction/e196213	Chantier Davie Canada http://www.davie.ca/fr/
Chantier naval G.F.F.M Leclerc http://www.gffmleclerc.com/home	Chantier SMS Tourelle

11 Source : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/chantier-meridien-maritime-le-nouveau-gouvernement-du-quebec-appuie-un-projet-innovant-de-17-6-m-882037399.html> [consulté le 26 octobre 2019].

12 Les informations fournies pour Mount Royal/Walsh inc. proviennent du site web de l'entreprise : <http://www.mrw-group.com/home-fr/>

13 Les informations fournies pour NAVAMAR Réparations Navales sont tirées du site web de l'entreprise : <http://navamar.com/fabrication/maritime/>

14 Source : <http://www.45enord.ca/2019/09/la-marine-royale-canadienne-acquerra-cinq-connecteurs-mer%E2%80%91terre-qui-seront-construits-a-montreal/> [consulté le 26 octobre 2019].

5. Chantier Davie: partenaire stratégique

En 2010, le gouvernement du Canada a décidé d'appuyer l'industrie maritime du Canada et de construire des navires ici même, au Canada. Cette approche, appelée la SNCN, vise à élaborer un plan de construction navale durable à long terme profitant à la population canadienne et à l'industrie maritime canadienne. Par l'intermédiaire de cette Stratégie, le gouvernement du Canada veut assurer la revitalisation des chantiers navals canadiens et la construction des navires de la flotte fédérale ici, au Canada.

La SNCN permet au gouvernement fédéral et aux chantiers navals de faire d'importants investissements dans l'industrie maritime du Canada, notamment en perfectionnant et en conservant l'expertise et en créant des emplois durables dans l'ensemble du pays. Elle offre la possibilité de prévoir les besoins en approvisionnement de navires fédéraux et vise à éliminer les cycles d'expansion et de ralentissement dans l'approvisionnement des navires qui ont défini la construction navale canadienne par le passé.

Toutefois, en raison de dépassements de coûts importants de la part des deux chantiers sélectionnés à l'origine et des retards

majeurs au calendrier de livraison liés à l'absence de livraison de nouveaux navires en dépit des milliards de dollars en contrats accordés, une mobilisation sans précédent s'est déployée au Québec et dans le reste du pays à partir de 2017. Cette mobilisation avait pour but de faire valoir une solution applicable immédiatement visant à limiter les dépassements de coûts et la réduction significative des délais de livraison : inclure le Chantier Davie comme partenaire stratégique à la SNCN. Le gouvernement du Canada a dû reconnaître officiellement en 2019 que la SNCN souffrait de deux lacunes majeures qui mettaient à risque le renouvellement de la flotte fédérale : le manque d'expérience et de capacité de production des deux chantiers navals sélectionnés (Irving à Halifax et Seaspan à Vancouver).

Le 22 mai 2019, le premier ministre du Canada a déclaré qu'il y avait urgence d'agir car les navires de la Garde côtière dépasseront sous peu leur durée de service prévue et de nouveaux navires seront nécessaires pour renouveler sa flotte. C'est pourquoi il a annoncé l'intention du gouvernement du Canada d'ajouter un troisième chantier naval canadien à ses partenaires

pour la réalisation de la SNCN. Le premier contrat que se verra accordé ce troisième chantier sera la construction de six nouveaux brise-glaces d'une valeur totale approximative d'un peu plus de 3 milliards \$. Le contrat pour la construction du brise-glace de classe polaire John G. Diefenbeker a été retiré du carnet de commandes du chantier Seaspans de Vancouver en 2019.

Le Gouvernement du Canada a confirmé en mai 2021 son intention de confier à Chantier Davie la construction d'un brise-glace polaire, une fois que le processus de sélection en cours comme troisième par-tenaire stratégique pour la construction de grands navires sous la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) sera complété.

L'intégration du Québec, par le biais du Chantier Davie qui représente plus de 50 % de la capacité de production en matière de construction navale au pays, est la seule conclusion logique du processus de sélection qui déterminera quel chantier soumissionnaire canadien dispose des infrastructures nécessaires pour construire les plus grands et plus puissants brise-glaces au monde. Une fois ce processus terminé, le chantier lévisien signera avec le gouvernement fédéral une entente-cadre qui garantira pour près d'une génération de prospérité à la région de Chaudière-Appalaches, de même qu'aux 12 autres régions administratives où se trouve sa chaîne d'approvisionnement.

5.1 Préqualification de Davie pour la Stratégie nationale de construction navale (SNCN)

Après plusieurs années d'attente, alors qu'il devenait évident que les chantiers maritimes initialement sélectionnés pour la réalisation de la SNCN seraient dans l'impossibilité de livrer l'entièreté des commandes, l'annonce de la préqualification de Davie a été faite par le gouvernement fédéral en décembre 2019.

Bien qu'il a démontré qu'il répondait aux exigences concernant l'expérience, la capacité et la capacité, comme défini dans l'invitation à se qualifier publiée le 2 août 2019, Chantier Davie est à compléter les dernières étapes qui vont ultimement aboutir à la signature d'une entente-cadre. L'expertise par un tiers des installations du chantier naval, ainsi qu'une évaluation de sa capacité financière sont toujours en cours. Ce parcours du combattant s'avère conditionnel pour que Davie puisse se voir octroyer un carnet de commandes pour la construction des nouveaux brise-glaces de la Garde côtière canadienne au cours des deux prochaines décennies.

À l'approche d'un nouveau cycle électoral à l'échelle canadienne et dans le contexte d'une volonté manifeste de la part du présent gouvernement de soutenir la relance économique post-pandémie à travers de

grands projets, l'AFCDC veillera à ce que 2021 devienne l'année de l'officialisation de l'inclusion de Chantier Davie à la SNCN.

5.2 Brise-glace polaire

Chantier Davie est un acteur de premier plan dans la réalisation des meilleurs navires pour l'Arctique depuis le début des années 1950, époque à laquelle le chantier a livré les plus puissants brise-glaces du Canada. Plus récemment, Chantier Davie a construit toute une série de navires capable de naviguer dans les eaux couvertes de glace, allant de navires de construction sous-marine complexes à des traversiers fonctionnant au GNL, une première en Amérique du Nord. En 2018, à la suite d'une conversion intérimaire, le NGCC Captain Molly Kool est devenu le premier nouveau brise-glace livré à la Garde côtière canadienne (GCC) en plus de 25 ans.

Le gouvernement du Canada a récemment annoncé l'octroi d'un brise-glace polaire à Chantier Davie, d'une valeur estimée à près de 2 milliards de dollars.

Il s'agit de la consécration de l'expertise de Chantier Davie en matière de construction de brise-glaces, fort d'une expérience de plus de 70 ans.

Ce contrat va créer plus de 1250 emplois directs et indirects au sein de la chaîne d'approvisionnement du plus grand chantier naval canadien.

5.3 Centre national de brise-glaces

La confirmation imminente par le gouvernement fédéral du mandat de construire six brise-glaces pour la Garde côtière canadienne viendra témoigner de l'expertise de Chantier Davie Canada dans ce domaine. C'est un savoir niché que possède l'entreprise et sur lequel il est possible de s'appuyer pour attirer de nouveaux contrats venant d'ici et d'ailleurs.

C'est dans cette optique que le Centre national de brise-glaces a été lancé au mois d'août 2020. Il s'agit d'une nouvelle infrastructure pour positionner Davie en tant que chef de file international dans la conception et la construction de navires adaptés aux conditions polaires. Rappelons enfin qu'il se bâtit des brise-glaces depuis le début des années 1950 dans le chantier lévisien et que la SNCN prévoit la construction de navires pour les eaux arctiques jusqu'en 2041.

¹⁵ La Davie au cœur d'une bataille politique entourant le futur brise-glace polaire, Radio-Canada, 9 décembre 2020, <https://www.facebook.com/watch/?v=821582885303716>.

6. Vers une nouvelle stratégie maritime du Québec

La tournée de consultations réalisée par la ministre déléguée aux Transports et responsable de la mise en œuvre de la stratégie maritime du Québec permettra l'élaboration d'une stratégie maritime pour le Québec. Cette nouvelle vision puise son inspiration du Projet Saint-Laurent, mis de l'avant par le premier ministre du Québec il y a quelques années.

Un des objectifs clés de cette tournée ministérielle était l'examen des moyens de consolider la collaboration avec le gouvernement du Canada en regard de sa propre stratégie maritime. Voilà une occasion unique de pallier l'absence notable d'une véritable politique de construction navale au sein de la stratégie maritime du Québec.

Le contraste avec la stratégie fédérale est frappant, car cette dernière s'ancre d'abord et avant tout au cœur de l'industrie de la construction navale canadienne. L'ambition de cette stratégie fédérale est telle que leur programme de renouvellement de la flotte fédérale représente le programme le plus important de l'histoire de la fédération canadienne en temps de paix. La SNCN dispose d'un budget de plus de 100 milliards \$ pour

les 20 prochaines années pour construire au Canada, par des chantiers navals canadiens, les nouveaux navires de la Garde côtière et de la Marine royale canadienne de même que les nouveaux traversiers fédéraux.

Le nouveau gouvernement du Québec doit décider de l'avenir de la stratégie maritime qu'il a hérité du gouvernement précédent. Deux grandes priorités du nouveau gouvernement du Québec militent en faveur de l'adoption d'une approche aussi ambitieuse que celle du fédéral : une emphase importante sur le développement économique de nos régions et sur les industries qui peuvent donner des emplois payants, investir dans l'innovation et viser à exporter son savoir-faire afin d'accroître la richesse collective de notre province.

6.1 Une flotte de traversiers à renouveler

Plusieurs traversiers du Québec atteindront leur fin de vie utile au cours des prochaines années. Les investissements importants qui seront requis de la part du gouvernement du

Québec offrent une opportunité unique de faire la démonstration de son sérieux dans sa volonté d'assurer un développement économique régional vigoureux et la création d'emplois payants partout au Québec.

Les traversiers québécois offrent, dans la majorité des cas, un service essentiel pour plusieurs communautés au Québec qui dépendent de la fiabilité de ces navires pour le développement économique de leur région. Entre Québec et Lévis, on compte environ 1,8 million de passagers et plus de 300 000 véhicules qui empruntent les deux traversiers sur une base annuelle, ce qui permet de soulager de manière significative la congestion routière entre Lévis et Québec en période de pointe.

Toutefois, les deux traversiers qui assurent cette traverse maritime entre les deux rives ont 50 ans de service et se rapprochent dangereusement de la fin de leur vie utile, fixée à une cinquantaine d'années selon les experts. Les coûts d'entretien importants de ces deux navires ne cessent de croître¹⁶ et deviennent de plus en plus prohibitifs en regard des sommes qui devront être investies pour construire les nouveaux navires destinés à les remplacer.

En l'absence d'un véritable plan exhaustif de renouvellement des traversiers du Québec, la Société des traversiers du Québec (STQ) continuera de connaître des défis im-

portants qui la forcera à acheter, pour pallier les urgences à court terme, des navires usagés à l'étranger avec tous les risques que cela implique. Il importe de rappeler que c'est au chantier naval Davie que furent construits les traversiers Alphonse-Desjardins et Lomer-Gouin en 1971. Leur longévité témoigne du savoir-faire et de la qualité des navires construits par les travailleurs du chantier lévisien.

Par ailleurs, un absent notoire des réflexions entourant le projet de construction d'un troisième lien entre Québec et Lévis est précisément l'actuelle desserte maritime assurée par la STQ et dont les navires devront être remplacés. Chef de file des technologies propres dans le milieu maritime, Chantier Davie est en mesure de construire de nouveaux traversiers électriques qui pourraient augmenter considérablement le volume de passagers et de voitures, ce qui réduirait d'autant la congestion routière entre Lévis et Québec en périodes de pointe et offrirait du même coup une solution environnementale au mode de propulsion traditionnel des navires qui carburent au diesel.

Le renouvellement de la flotte des traversiers de la STQ au cours des prochaines années est une occasion en or afin de jeter les fondations d'une véritable grappe maritime québécoise avec comme épine dorsale la lucrative industrie de la construction navale. Bien que Chantier Davie soit le seul

¹⁶ <https://www.tvnouvelles.ca/2018/09/04/15-m-en-entretien-pour-les-deux-traversiers-entre-quebec-et-levis>

chantier capable de construire des traversiers de grandes dimensions, les autres chantiers navals québécois devraient pouvoir participer à la construction des plus petits navires de la STQ qui devront être livrés au cours des prochaines années. Pensons notamment à Groupe Océan, Navamar, Méridien Maritime et Chantier Naval Forillon.

Traversiers du Québec : le PDG de la STQ souhaite une plus grande harmonisation

Dans une entrevue accordée au Journal de Québec en lien avec la modernisation du traversier NM Joseph-Savard par Groupe Océan, le PDG de la Société des traversiers du Québec, Stéphane Lafaut, a rappelé qu'au cours des prochaines années, plusieurs traversiers de la STQ devront être remplacés.¹⁷ Faisant référence aux NM Radisson, NM Lomer-Gouin et NM Alphonse-Desjardins, les propos de M. Lafaut laissent présager que des centaines de millions de dollars seront injectés par l'État pour de nouveaux traversiers.

De plus, une nouvelle orientation prend forme au sein de la direction de la STQ, à savoir le développement d'une « famille de traversiers » constituée de navires avec des caractéristiques similaires. M. Lafaut exprime dans l'article son souhait pour le déploiement d'une approche où les « navires

sont interopérables entre les différentes traverses ». Le PDG de la STQ voit là un moyen de faciliter la maintenance et de réaliser des économies.

6.2 Exclusion de la construction navale des accords commerciaux internationaux

Étant l'ultime signataire des accords commerciaux internationaux, le Canada a veillé à exclure les marchés publics dans le domaine de la construction et de la réparation navale afin de pouvoir mettre de l'avant la SNCN. De ce fait, aucun accord commercial international n'oblige le Québec à donner accès à ses marchés publics dans le domaine de la construction navale à des entreprises étrangères.

Daniel Turp, expert en droit public, a récemment confirmé¹⁸ que le gouvernement du Québec est exempté de tous les accords commerciaux internationaux en matière de marchés publics dans le domaine de la construction navale en regard des accords commerciaux internationaux auxquels le Canada est partie prenante et à l'égard desquels le Québec s'est déclaré lui-même lié.

Le président du Conseil de la Société québécoise de droit international a accepté de conseiller les membres du conseil d'administration de l'AFDCD en ce qui concerne

¹⁷ Pour consulter l'article du Journal de Québec mentionné : <https://www.journaldequebec.com/2021/02/20/groupe-ocean-rafraichira-le-nm-joseph-savard>, publié le 20 février 2021.

¹⁸ <https://bit.ly/2pmH7Ob>

les aspects légaux des futurs appels d'offres pour le remplacement des traversiers de la STQ.

À ce sujet, M. Turp a déclaré : « Après un examen approfondi des accords commerciaux internationaux, et notamment de l'Accord économique commercial et global entre le Canada et l'Union européenne, il est clair que le Québec n'est aucunement obligé de donner accès à ses marchés publics dans le domaine de la construction navale à des entreprises étrangères. Il a donc, en la matière, une totale liberté de choix qu'il pourrait vouloir exercer en réservant le contrat de construction du nouveau navire Vacancier à des entreprises d'ici. »

M. Turp a également indiqué que depuis 2002, la Doctrine Gérin-Lajoie s'est vu conférer une dimension parlementaire à travers le processus d'approbation des engagements internationaux importants du Québec.

Parmi les nombreux accords internationaux qui lient aujourd'hui le Québec, 54 ont été considérés comme « importants » et ont été déposés à l'Assemblée nationale du Québec. Dans la grande majorité des cas, l'approbation a été donnée par un vote unanime, y compris en ce qui concerne l'Accord économique commercial et global entre le Canada et l'Union européenne.

Cette nouvelle dimension parlementaire de la doctrine Gérin-Lajoie contribue à une véritable démocratisation du processus par lequel le Québec et ses parlementaires se déclarent liés par les engagements internationaux importants. L'Assemblée nationale assume ainsi, et d'une façon nouvelle, son rôle de dépositaire des droits et des pouvoirs historiques et inaliénables du peuple du Québec ¹⁹.

En somme, légalement, le gouvernement du Québec n'est pas tenu d'aller de l'avant dans un processus d'appel d'offres à l'international pour construire ou acquérir ses traversiers. Vouloir le faire serait davantage un choix politique que juridique. Cela serait en contradiction avec la politique économique nationaliste et interventionniste du nouveau gouvernement du Québec.

6.3 Les nouvelles technologies au cœur des pratiques de tous les intervenants

La modernisation, l'automatisation, la mise en place de nouveaux procédés et de nouvelles pratiques en lien avec les dernières avancées technologiques, voilà la réalité de Davie et de ses fournisseurs. Pour demeurer compétitif, il faut reconnaître l'accélération des changements qui s'opèrent dans l'industrie et s'adapter rapidement. À ce titre, Chantier Davie Canada peut être fier

¹⁹ Daniel Turp, « L'approbation des engagements internationaux importants du Québec, Hors-série (juin 2016) Revue québécoise de droit international », p. 1.

de compter sur une chaîne d’approvisionnement et des sous-traitants qui comprennent les exigences du marché et se démarquent par l’excellence de leur travail. C’est là un gage de succès devant les nombreux projets et défis emballants à venir.

6.4 Poser les fondements d’une industrie maritime de calibre mondial

Le renouvellement de la flotte des traversiers de la STQ offre au Québec l’opportunité d’établir un engagement à long terme à l’égard de la construction navale québécoise afin de créer des emplois stables et payants et des retombées économiques dans toutes les régions du Québec. C’est également l’occasion d’appuyer l’innovation technologique québécoise et de revitaliser une industrie maritime de calibre mondial et même viser à exporter ce savoir-faire. La nouvelle stratégie maritime du Québec permet une rare opportunité de rebâtir notre industrie maritime et de créer des emplois durables dans toutes les régions du Québec tout en protégeant nos intérêts au Canada et à l’étranger.

La nouvelle stratégie maritime du Québec doit s’assurer que les chantiers navals québécois et les PME qui évoluent au sein de leur chaîne d’approvisionnement respective puissent tirer profit du programme de renou-

vellement de la flotte de traversiers du gouvernement du Québec. Bien que la Loi sur la concurrence du Canada oblige le Québec à soumettre ces appels d’offres au niveau canadien, le gouvernement du Québec a les moyens d’imposer un contenu québécois élevé comme ce fut le cas lors de certains appels d’offres au cours des dernières années.

À l’image de la stratégie maritime fédérale, la composante construction navale de la nouvelle Stratégie maritime du Québec devrait être axée sur trois piliers distincts :

1. La construction de grands traversiers;
2. La construction de petits traversiers;
3. Les projets de réparation, de radoub et d’entretien des traversiers.

Cette approche permettrait de rencontrer un des objectifs clés entendu lors de la tournée ministérielle qui est de consolider la collaboration avec le gouvernement du Canada en regard de la SNCN.

6.5 Conformité des recommandations de l’AFCDC avec les priorités gouvernementales

L’AFCDC tenait à proposer ce tour d’horizon historique et structurel de son industrie afin de démontrer au gouvernement la grande

adéquation entre les objectifs que nous poursuivons et ceux que tentent d'atteindre le gouvernement en matière d'économie, de main-d'œuvre, d'innovation, de développement régional et d'essor international. L'industrie de construction navale québécoise possède une expertise qui profite aux régions autant qu'au rayonnement du Québec à l'étranger.

L'actuel premier ministre du Québec évoque depuis longtemps l'importance d'offrir des emplois de qualité et payants pour les travailleurs du Québec²⁰. L'AFCDC est fière de pouvoir affirmer que son offre pour la main-d'œuvre du Québec est enviable pour tous les types de diplômés. Qui plus est, nous représentons un secteur de l'économie favorable à l'instauration de zones d'innovation, projet créé « en vue de générer de la richesse et de meilleurs emplois pour l'ensemble des Québécois²¹».

Par ailleurs, les recommandations proposées par l'AFCDC dans le cadre de la nouvelle Stratégie maritime du Québec rejoignent totalement l'un des paramètres clés de la vision politique du gouvernement actuel : le nationalisme économique²². C'est dans cet esprit que l'AFCDC formule des recommandations fortes pour une nouvelle stratégie maritime ambitieuse et prospère pour tout le Québec.

En somme, les recommandations de l'AFCDC se situent en phase avec la vision économique et sociale prônée par le gouvernement du Québec. Une vision qui nous permettra de contribuer à faire de nos régions des acteurs économiques autonomes et prospères, tout en offrant des pôles d'innovation et d'expertise reconnus et stimulants pour le Québec en entier.

20 Ouellette-Vézina, Henri. 13 juillet 2018. « "La qualité des emplois" est le problème économique du Québec, dit Legault ». Dans Le Soleil <https://www.lesoleil.com/actualite/politique/la-qualite-des-emplois-est-le-probleme-economique-du-quebec-dit-legault-d964e3243ac25cab6641f893db84d082> [consulté le 7 novembre 2019].

21 <https://www.economie.gouv.qc.ca/bibliotheques/consultations/zones-dinnovation/>

22 Plante, Caroline. 25 mai 2019. « REM: Legault exige l'achat de trains du Québec ». Dans La Presse, <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/201905/25/01-5227533-rem-legault-exige-lachat-de-trains-du-quebec.php> [consulté le 7 novembre 2019]

7. Recommandations de l'AFCDC

- Que le gouvernement du Québec continue à promouvoir l'expertise et la qualité du Chantier Davie auprès du gouvernement canadien;
- Que la nouvelle stratégie maritime inclue un volet spécifique et important au chapitre de la construction navale;
- Que la nouvelle stratégie maritime s'appuie sur les principes de prospérité pour toutes nos régions, d'innovation et d'exportation de notre savoir-faire dans l'objectif final d'accroître la richesse collective du Québec;
- Que la nouvelle stratégie maritime du Québec offre une considération plus importante aux chantiers de construction navals et à leur apport pour l'économie québécoise, notamment en ce qui a trait aux besoins relatifs aux traversiers du Québec ou à la construction de nouveaux liens visant à relier deux villes (ex. : le 3e lien entre Québec et Lévis);
- Que la nouvelle stratégie maritime du Québec consolide et raffermisse les liens de collaboration avec le gouvernement fédéral quant à sa Stratégie nationale de construction navale du Canada (SNCN);
- Que l'expertise québécoise et les retombées économiques importantes associées aux activités des chantiers navals soient au cœur de la nouvelle stratégie maritime du Québec;
- Que la nouvelle stratégie maritime, par le biais d'une politique ambitieuse de construction navale, serve de levier au gouvernement du Québec afin d'assurer une prospérité durable et des emplois payants dans toutes les régions du Québec;
- Que le Québec reconnaisse qu'il n'est juridiquement lié à aucun accord commercial international signé par le Canada et qu'il n'est, conséquemment, en aucun cas obligé de donner accès à ses marchés publics dans le domaine de la construction navale à des entreprises étrangères;
- Que le projet de grappe maritime soit intégré au sein de zones d'innovation réalisées par le gouvernement du Québec en partenariat avec les institutions d'enseignements, les organisations de développement économique régional et les grands donneurs d'ordre de l'industrie québécoise de la construction navale.