



CONSULTATIONS SUR LA CONSTRUCTION MARITIME



[Aide](#) [Quoi de neuf](#) [Carte du site](#) [Contexte](#) [Opinion](#) [English](#)

Passer à

⇒ [Menu principal](#)

⇒ [Information d'affaires par secteur](#)

⇒ [Consultations sur la construction maritime](#)

Consultations menées auprès d'intervenants de l'industrie canadienne de la construction maritime Rapport préliminaire

le 16 octobre 2000

Introduction

Description des consultations

Le présent document est un compte rendu préliminaire des résultats des consultations bilatérales qu'Industrie Canada a menées avec un vaste groupe formé d'une trentaine de représentants de l'industrie de la construction maritime. Ces intervenants comprenaient des représentants de haut niveau de chantiers navals de grande et de petite taille, de groupes syndicaux, d'armateurs et d'affréteurs, de constructeurs de navires affectés à l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières et de fournisseurs de services connexes, de diverses associations industrielles et commerciales, ainsi que de gouvernements provinciaux et d'administrations municipales. Vous trouverez ci-après l'Annexe A, qui constitue la liste des entreprises et des organismes consultés.

Les consultations ont eu lieu entre les mois de mai et de septembre 2000; le but visé était d'obtenir des points de vue nouveaux sur les défis et les occasions qui s'offrent aux travailleurs, aux industries et aux gouvernements, ainsi que d'explorer les voies à suivre. Ces consultations ont procuré au gouvernement du Canada une excellente occasion :

- de discuter franchement avec les intervenants de la situation de l'industrie canadienne de la construction maritime;
- de dégager un consensus sur les faits entourant l'industrie; et
- d'obtenir des perspectives, des informations et des idées utiles sur la meilleure façon d'aborder les circonstances complexes auxquelles l'industrie est confrontée, ainsi que sur la manière de tirer profit des possibilités qui s'offrent à elle.

Recommandations du Comité permanent de l'industrie de la Chambre des communes

Les consultations font également suite à la recommandation du Comité de l'industrie, qui préconisait que le gouvernement du Canada consulte des intervenants de l'industrie en vue d'analyser la question des marchés à créneaux. Le rapport est préliminaire à ce stade-ci, car les sommaires des réunions de consultations bilatérales individuelles n'ont pas encore été mis au point avec certains des intervenants. Un rapport final sera disponible prochainement.

La méthodologie du rapport préliminaire

Tout a été mis en oeuvre pour refléter les commentaires qui sont représentatifs de la majorité des membres de chaque groupe d'intervenants. Cependant, les différentes entreprises et organisations consultées ne souscrivaient pas toutes aux observations ou aux opinions associées à un groupe particulier d'intervenants. Certains intervenants étaient d'accord pour que l'on cite leurs opinions, mais d'autres ont indiqué qu'ils ne voulaient pas être cités ou que leur nom soit associé à des positions particulières. Les informations présentées dans le rapport ont été regroupées de manière à protéger la confidentialité des intervenants en évitant toute association directe.

Les intervenants ont exprimé un vaste éventail de points de vue. Ces derniers, qu'ils reflètent un consensus ou illustrent des différences, sont tous représentés, et le présent rapport s'efforce de couvrir tous les éléments de convergence et de divergence.

Aperçu des conclusions générales des consultations

Les consultations ont permis à Industrie Canada de faire part de ses informations aux intervenants ainsi que de les compléter et, dans certains cas, de les mettre à jour ou de les rectifier dans une large mesure.

Le consensus n'était pas unanime, mais les intervenants ont largement souscrit aux problèmes fondamentaux auxquels sont confrontés les grands chantiers capables de construire des navires de grande taille à vocation militaire et commerciale, ainsi qu'aux nouveaux débouchés qui s'offrent aux chantiers canadiens de petite et de moyenne taille au sein de marchés à créneaux. Il ressort clairement des consultations que les problèmes et les défis de l'industrie de la construction maritime (ainsi que des industries maritimes lourdes connexes, dont celle de la fabrication de navires et de modules destinés à l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières), de même que les solutions possibles, varient considérablement suivant la taille des chantiers et le genre de marché à créneaux sur lesquels ils sont axés. Il se dégage un net consensus sur les dures réalités de la concurrence au sein du marché international de la construction et de la réparation de navires, ainsi que des industries maritimes lourdes.

Il s'est dégagé un vaste consensus, non unanime là encore, à propos des obstacles rencontrés, ainsi que des solutions permettant d'aider à régler les difficultés et à tirer profit des débouchés. Les intervenants ont généralement reconnu les engagements pris par le gouvernement dans le cadre d'ententes internationales, lesquels restreignent sa capacité d'agir unilatéralement pour fournir des mécanismes de recours contre les subventions étrangères et d'autres éléments provoquant une distorsion des marchés.

De réelles possibilités de croissance nouvelle ont été signalées dans certains marchés à créneaux, mais les intervenants se sont également entendus dans une large mesure sur les secteurs où l'industrie canadienne présente peu de possibilités de croissance, comme dans le domaine de la construction des navires de grande taille à vocation commerciale et militaire.

Les intervenants ont généralement convenu de la situation dans laquelle se trouve actuellement l'industrie au Canada, ainsi que des problèmes auxquels se heurtent les industries nationale et internationale de la construction maritime. Les principales difficultés comprennent les subventions qu'octroient d'autres pays fabricants de navires, ainsi que d'autres facteurs avantageux, comme d'importants investissements dans le secteur technologique ou des coûts de main-d'oeuvre peu élevés, des obstacles commerciaux qui restreignent l'accès aux marchés, l'actuel déséquilibre entre l'offre et la demande à l'étranger et au Canada, de même que la

nécessité de réorienter les approches traditionnelles à l'égard de la construction maritime de manière à conquérir de nouveaux marchés spécialisés.

En ce qui concerne les solutions à ces difficultés, les intervenants étaient généralement partagés. Certains groupes estimaient qu'il serait préférable de laisser l'avenir de l'industrie entre les mains de l'industrie elle-même, tandis que d'autres étaient d'avis que le gouvernement devrait jouer un rôle de chef de file en rétablissant la compétitivité de l'industrie canadienne de la construction maritime. Certains groupes avaient des positions diamétralement opposées sur des points liés, par exemple, à la nécessité d'un meilleur accès au financement.

Un autre point qui est ressorti des consultations est que les régions où l'on construit des navires jouissent d'un éventail de capacités, d'intérêts et de succès dans toutes sortes de marchés différents, et doivent donc faire face à des difficultés dissemblables. Ces régions diffèrent donc à certains égards sur le plan des mesures à prendre pour affermir le secteur de la construction et de la réparation de navires, ainsi que les industries maritimes lourdes qui y sont associées.

Il existe aussi des différences entre les chantiers de petite et de moyenne taille et les chantiers de grande taille. Les petits chantiers semblent davantage capables de s'adapter aux demandes de nouveaux produits et, par conséquent, aux nouveaux marchés, tandis que les gros chantiers sont davantage touchés par les conditions actuelles du marché international. En général, la production des chantiers de petite taille et plus innovateurs est nettement supérieure à celle des grands chantiers classiques, qui éprouvent un sérieux problème de surcapacité.

Il a été manifeste dans toutes les réunions qu'en dépit des difficultés qu'éprouve actuellement l'industrie canadienne de la construction maritime, il existe maints exemples de solutions innovatrices et d'histoires à succès. Plusieurs chantiers déploient une activité considérable dans des types de produits spécialisés, comme les yachts de luxe, les remorqueurs et les modules destinés à l'exploration extracôtière.

Il règne également un certain optimisme en ce qui concerne les nouveaux débouchés qui s'offrent aux industries maritimes, surtout dans le secteur de l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières. Les intervenants sont d'avis que tous les intéressés doivent agir pour maximiser les avantages liés à ces débouchés.

L'industrie est en voie de transition. Certains segments du marché national, tels que la construction de navires pour le gouvernement fédéral, ont diminué, et quelques segments traditionnels du marché mondial des navires de petite et de moyenne taille sont menacés par la capacité de production excédentaire mondiale. De nouveaux débouchés voient le jour à l'échelon national et international, et ces derniers pourraient être considérables, mais leur expansion prendra du temps. Des débouchés plus restreints, mais non moins importants, dans certains marchés à créneaux, comme les navires en aluminium de petite taille, les remorqueurs plus évolués d'un point de vue technique et les yachts de luxe, comblent la capacité de production de quelques chantiers de petite taille.

Questions ressortant des consultations menées auprès des intervenants de l'industrie de la construction maritime

Évaluation de la situation actuelle à l'échelon national et international

Les intervenants ont généralement souscrit à l'évaluation de la situation actuelle à laquelle sont confrontés les

grands chantiers maritimes, tant au Canada qu'à l'étranger, relativement à la construction de navires commerciaux de grande taille. Il existe dans le monde entier une capacité de production excédentaire marquée, le marché est dominé très largement par les pays du Sud-Est asiatique, et les chantiers canadiens ont peu d'occasions de participer à ce segment du marché (celui de la construction de navires commerciaux de grande taille).

Les participants ont reconnu que les activités traditionnelles de la construction de navires ont migré vers les nouvelles économies industrielles. De nombreuses industries nationales, dont celle du Canada, sont actuellement entravées par une grave surcapacité de production mondiale, la faiblesse des marchés, des niveaux de subventionnement variables et imprévisibles de la part d'autres pays fabricants de navires, ainsi que des obstacles commerciaux prohibitifs. En bref, l'industrie se débat dans un marché gâté où les forces habituelles de l'offre et de la demande se sont faussées.

La majorité des intervenants ont reconnu que l'industrie de la construction maritime s'éloigne de certains marchés commerciaux et gouvernementaux traditionnels pour s'orienter vers des marchés à créneaux de plus haute technologie et plus spécialisés. De nombreux intervenants avaient le sentiment que l'industrie doit se concentrer sur des marchés à créneaux et de nouveaux débouchés, ainsi que s'adapter et conquérir ces marchés. Au nombre des mesures qui permettraient de tirer profit des nouveaux débouchés figurent les suivantes : étendre la définition de la construction maritime de manière à inclure les industries maritimes lourdes (comme les navires et les modules destinés à l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières); investir dans de nouvelles technologies ainsi que dans la recherche et le développement; échanger des pratiques exemplaires; renouveler la main-d'oeuvre; et rationaliser l'industrie pour mieux s'adapter à la demande actuelle et projetée.

La plupart des intervenants, mais pas tous, étaient généralement en faveur d'un ou de plusieurs des éléments de principe qui sont proposés dans le projet de loi C-213. Ils ont fait remarquer que les principaux secteurs où l'on pourrait améliorer les conditions de l'industrie comprennent les suivants : des efforts plus énergiques de la part du gouvernement fédéral sur le plan de la promotion des exportations, un accès accru aux marchés internationaux, particulièrement les États-Unis, le maintien des tarifs imposés aux navires importés au Canada, une amélioration du financement des exportations et des crédits d'impôt, une diminution des subventions étrangères et des pratiques d'approvisionnement fédérales prévisibles. Il a été largement reconnu, cependant, qu'un grand nombre de ces aspects sont difficiles à régler.

État de l'industrie à l'heure actuelle

Les gouvernements provinciaux reconnaissent que l'industrie de la construction maritime est en voie de transition et sont d'avis que le gouvernement fédéral devrait l'aider à se restructurer, et à se préparer à exploiter de nouveaux débouchés. Il n'était pas clair si les gouvernements provinciaux étaient disposés à fournir une aide supplémentaire ou à soutenir leurs industries. Ils s'entendaient de manière générale sur le besoin de mettre l'accent sur des produits de fabrication à valeur ajoutée, comme les yachts de luxe, et d'autres marchés à créneaux. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de traiter des questions suivantes : le vieillissement des travailleurs de la construction maritime; la nécessité de rehausser les compétences; l'adaptation à la technologie.

La plupart des *constructeurs de navires* considèrent que l'avenir de l'industrie canadienne de la construction maritime réside dans des marchés à créneaux, comme les navires spécialisés, dont les plans sont souvent exclusifs. Cependant, pour exercer une concurrence à l'échelle internationale au sein de tels marchés, les chantiers canadiens doivent investir davantage dans de nouvelles technologies ainsi que dans l'amélioration des

compétences de leurs travailleurs.

Les *propriétaires de chantiers maritimes* canadiens reconnaissent que l'efficacité est aussi importante que les prix et la qualité pour favoriser la compétitivité, et ils étaient d'avis que les chantiers canadiens doivent poursuivre leurs efforts en vue d'accroître leurs niveaux de productivité.

Les consultations ont révélé que les chantiers maritimes canadiens ne maximisent peut-être pas au mieux de leurs intérêts les installations de recherche maritime nationales de classe mondiale, telles que l'Institut de dynamique marine du Conseil national de recherches du Canada, à St. John's (Terre-Neuve). En outre, rares sont ceux qui font usage des crédits d'impôt au titre de la recherche scientifique et du développement expérimental ainsi que d'autres programmes fédéraux destinés à encourager l'innovation.

Selon les *armateurs*, la fiabilité de la production, dans les limites budgétaires fixées et dans les délais impartis, revêt une extrême importance. Certains de ces intervenants ont fait remarquer que, sur ce plan, les fabricants canadiens de navires accusent parfois un certain retard par rapport à d'autres pays, le Japon notamment. Les *armateurs* ont fait remarquer que la productivité et l'efficacité parfois moindres des *constructeurs de navires canadiens* sont des problèmes qui ont une grande incidence sur leur compétitivité. Selon certains intervenants, cette situation est imputable au manque d'investissements suffisants dans de nouvelles technologies et des compétences modernisées.

Politiques commerciales et promotion du commerce

Un grand nombre des représentants de *chantiers maritimes de taille moyenne* ont déclaré qu'il est nécessaire que l'État soutienne davantage la promotion de leurs produits et de leurs capacités sur le marché international. Ils ont également le sentiment d'être entravés par les régimes fiscaux et les règlements interprovinciaux en matière de commerce, qui varient d'une province à une autre.

Les **gouvernements provinciaux** jugent aussi que l'industrie de la construction maritime pourrait profiter du fait que le gouvernement fédéral assure une promotion plus énergique de ses produits et de ses capacités. Ils aimeraient que l'on sensibilise davantage les consulats et les ambassades du Canada aux capacités régionales dans le domaine de la construction maritime et aux produits connexes, et que le secteur de la construction maritime soit inclus dans les missions commerciales fédérales-provinciales.

Les **gouvernements provinciaux** s'inquiètent tous des obstacles commerciaux protectionnistes, et croient que le gouvernement fédéral devrait préconiser avec plus d'énergie l'apport de changements aux politiques commerciales qui écartent les constructeurs de navires canadiens des grands marchés internationaux.

Quelques **gouvernements provinciaux** croient que le Canada ne devrait pas s'abstenir de subventionner l'industrie, quand d'autres pays semblent contrevioler aux lignes directrices de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) qui régissent les subventions relatives à la construction maritime.

La plupart des *armateurs* sont d'avis que l'on devrait éliminer le tarif de 25 pour cent imposé aux navires importés, tandis que les *constructeurs de navires* estiment que la suppression du tarif entraînerait la perte de l'industrie canadienne de la construction maritime.

Le financement et le projet de loi C-213

La plupart des **propriétaires de chantier maritime** étaient heureux de l'appui dont ils bénéficient de la part

de la Société pour l'expansion des exportations (SEE). Certains ont déclaré qu'il faudrait que l'aide financière de la SEE soit plus efficace, en raccourcissant le temps requis pour obtenir une autorisation. Fait plus important, ils estiment qu'il est nécessaire d'établir des périodes de financement plus longues (jusqu'à 20 ans) pour devenir concurrentiel à l'échelon international. En outre, les crédits d'impôt aideraient à compenser les subventions qu'octroient d'autres pays fabricants de navires.

Au sujet du projet de loi C-213, de nombreux **armateurs** ont indiqué que les éléments financiers du projet de loi aideraient l'industrie à être plus compétitive, mais que ces seuls éléments ne seraient pas suffisants pour surmonter les problèmes que pose un marché international faussé; ils ne créeraient pas non plus une demande nationale suffisante pour ramener l'industrie canadienne de la construction maritime à ses niveaux d'activité antérieurs.

En général, les **armateurs** canadiens ne jugent pas que l'accès à des capitaux pour la construction de navires au pays constitue un problème. La plupart de ceux qui ont été interrogés n'estiment pas que les subventions accordées aux chantiers maritimes sont un moyen efficace de revitaliser l'industrie de la construction maritime.

Le **milieu syndical** soutient énergiquement le projet de loi C-213, et inciterait les armateurs canadiens à acheter des navires fabriqués au Canada.

Les **gouvernements provinciaux** jugent qu'il serait bon d'envisager de mettre sur pied un mécanisme financier similaire au Title XI des États-Unis.

Approvisionnement fédéral

Les représentants des **chantiers maritimes** dont l'activité dépend de la construction de navires pour le gouvernement, ainsi que des réparations connexes, ont déclaré qu'ils ont de la difficulté à gérer leurs activités à cause de l'imprévisibilité du régime d'approvisionnement fédéral. Un grand nombre d'entre eux ont proposé que le gouvernement adopte un plan d'activités de dix ans pour la construction de navires ainsi que pour les travaux de réparation ou de remise en état. En outre, les représentants de nombreux **chantiers maritimes** ont fait état du sentiment de frustration que suscite la complexité du processus d'approvisionnement fédéral, ainsi que les coûts qui y sont associés.

Il a aussi été question du souhait de l'industrie que le gouvernement fédéral mette en application l'élément d'« achat au Canada » que comporte la politique fédérale en matière de construction maritime, et d'intensifier l'attribution au secteur privé des marchés concernant la réparation des navires fédéraux.

Indépendamment de cela, les intervenants ont généralement reconnu que même une stabilisation des achats gouvernementaux ne serait pas suffisante en soi pour soutenir la capacité actuelle de l'industrie.

Pratiques exemplaires et perspectives d'avenir dans les domaines de la fabrication, de la réparation et de la remise en état de navires

La **plupart des intervenants** du pays tout entier ont noté avec intérêt les nouveaux débouchés qu'offrent les activités d'exploration, d'exploitation, de production et d'entretien relatives aux ressources pétrolières et gazières extracôtières, de même que le remplacement de la flotte des Grands Lacs.

Tous les représentants des **chantiers maritimes** ont reconnu qu'il est nécessaire de spécialiser jusqu'à un certain point les produits pour redevenir concurrentiels, et un grand nombre d'entre eux ont adopté cette

solution ou se tournent vers des marchés à créneaux pour soutenir leurs activités. Les possibilités qu'offrent les nouveaux marchés peuvent inclure, par exemple, les nouvelles technologies maritimes et leurs composants, les navires spécialisés comme les remorqueurs, les yachts de luxe, les travaux de réparation spécialisés, ainsi que le marché de l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières. Un grand nombre d'entre eux ont indiqué que les membres de l'industrie doivent travailler de manière concertée, échanger des informations sur les pratiques optimales et envisager de nouer des alliances stratégiques entre les chantiers et d'autres industries maritimes.

Les **armateurs** sont d'accord pour la plupart que l'avenir de la construction maritime réside dans les marchés spécialisés ou à créneaux, et sont d'avis qu'il faudrait aider les chantiers maritimes dans les efforts qu'ils font pour se lancer dans des activités de production spécialisées ou améliorer leurs capacités de réparation ou de remise en état, en mettant d'avantage l'accent sur des navires spécialisés et de haute qualité. Quelques **armateurs** ont exprimé l'avis que, dans certaines régions, le marché de la réparation et de la remise en état de navires n'est pas exploité; souvent, les entreprises font faire à l'étranger des réparations qu'ils pourraient faire exécuter au Canada. Cela est valable surtout pour l'industrie située sur la côte est.

Tous les **gouvernements provinciaux fabricants de navires** ont reconnu l'importance de tirer profit de nouveaux débouchés pour préserver l'industrie nationale de la construction maritime. Outre les marchés à créneaux mentionnés ci-dessus, l'industrie de l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières est réputée pour offrir un potentiel économique énorme sur la côte est et la côte ouest. Les **gouvernements provinciaux** ont exhorté le gouvernement fédéral à agir avec célérité pour faire en sorte que les sociétés qui entreprennent des travaux d'exploration pétrolière et gazière extracôtière exigent des niveaux adéquats de contenu canadien, ce qui serait profitable à l'industrie canadienne, à ses travailleurs et à nos collectivités, mais ils sont conscients que cela ne peut se faire que dans les limites des obligations internationales du Canada, de la compétence partagée du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, ainsi que de l'Accord sur le commerce intérieur.

La plupart des associations d'intervenants (c'est-à-dire des groupes représentant les intérêts de divers intervenants, y compris ceux des municipalités où l'on construit des navires) ont exprimé leur inquiétude à l'égard de la réduction des niveaux d'emploi, mais ils soutiennent l'idée que l'industrie doit étudier sérieusement les marchés à créneaux et les possibilités de diversification de manière à prospérer au sein d'un marché de plus en plus mondialisé.

La nécessité d'un dialogue accru

Les intervenants ont été unanimes à juger que l'accroissement du dialogue entre le gouvernement et le milieu de la construction maritime est une étape fort positive. Les **associations d'intervenants** croient généralement qu'il est nécessaire d'intensifier le dialogue pour échanger des informations sur les pratiques exemplaires et aider à concevoir l'orientation future de l'industrie, et qu'il appartient au gouvernement fédéral de jouer, sur ce plan, un rôle de chef de file.

Quelques intervenants, dont des représentants de **chantiers maritimes**, ont jugé qu'un processus de consultations bilatérales était le moyen privilégié d'engager un dialogue avec l'ensemble de l'industrie, tandis que d'autres, notamment les **organismes syndicaux**, étaient fermement d'avis que les solutions ne peuvent être trouvées que dans le cadre de réunions de plus grande envergure, auxquelles prennent part de multiples intervenants.

Manière de saisir les occasions qui s'offrent

Il y a un thème général qui est revenu sans cesse durant toutes les consultations menées avec les intervenants de l'industrie de la construction maritime. Les nouveaux débouchés définiront l'industrie de la construction maritime de demain, et la façon dont cela se fera est subordonnée à la capacité et à la volonté de tous les intervenants de relever ces nouveaux défis. Un grand nombre de ces débouchés ne sont pas immédiats et assurés, et certains, comme ceux associés à l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières, sont particulièrement imprévisibles.

Les intervenants du secteur de l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières ont convenu que, pour ce qui est de l'industrie de la construction maritime, les principaux débouchés qui pointent à l'horizon incluent le secteur de l'exploration des ressources pétrolières et gazières extracôtières. De nombreux intervenants ont fait état des retombées économiques importantes et permanentes qui sont prévues, surtout pour la côte est, mais aussi pour la côte ouest et l'Arctique dans l'avenir. On s'attend à ce que ces retombées soient diversifiées, car le secteur de l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières a besoin de toutes sortes d'équipement : des navires, des bases d'approvisionnement, des fournitures, du matériel d'exploration additionnel, etc. Ces demandes s'intensifient et créent des débouchés non seulement pour les chantiers maritimes et les constructeurs de modules et de navires destinés à l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières, mais aussi pour d'autres secteurs industriels et manufacturiers. On estime à environ 2 milliards de dollars la valeur des grands pétroliers et gaziers sur la côte est.

Les intervenants du secteur de l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières ont formulé des observations et des suggestions importantes. Un grand nombre d'entre eux ont exprimé l'avis que le contenu canadien, y compris les éléments conceptuels et techniques, est un aspect indispensable à l'obtention de pourcentages de travaux supérieurs pour les navires à extraction et entreposage pétrolier et gazier ("FPSO"), les plates-formes semi-submersibles et gravitaires et les modules connexes qui sont utilisés dans le cadre de systèmes de production et de stockage flottants. Selon de nombreux intervenants, le marché des navires d'approvisionnement et de manutention d'ancres, ainsi que celui des services que fournissent ces derniers en haute mer, sont importants pour leurs perspectives d'avenir.

Les opinions des **intervenants du secteur des produits et services liés à l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières** variaient quelque peu au sujet des tarifs et des subventions, et certains ont indiqué que cette question revêtait moins d'importance. D'autres ont suggéré qu'il serait très avantageux de modifier la *Loi sur le cabotage* afin de faire disparaître l'exemption relative aux navires dont l'entrée est permise lorsqu'aucun navire battant pavillon canadien n'est disponible au Canada.

Un grand nombre de ces intervenants ont jugé que le secteur de la construction de modules et de navires affectés aux **ressources pétrolières et gazières extracôtières** devrait être intégré à l'industrie de la construction maritime en vue de l'élaboration de politiques fédérales. Ils étaient d'avis qu'un grand nombre de leurs intérêts sont identiques ou similaires à ceux des constructeurs de navires, qui favorisent des aspects tels que des crédits d'impôt remboursables fédéraux, ainsi que des déductions pour amortissements supérieures au titre du crédit-bail. Il a aussi été recommandé d'aider les intervenants du secteur des ressources pétrolières et gazières extracôtières afin d'améliorer et de faciliter les transferts technologiques de l'étranger.

On s'attend à ce qu'un grand nombre de navires canadiens faisant partie de la **flotte des Grands Lacs** soient remplacés dans les années à venir. Cette flotte d'environ 150 navires, dont les deux tiers environ s'adonnent exclusivement au cabotage au Canada, pourraient représenter, pour les grands chantiers, un marché potentiel d'une valeur de 1,3 à 1,7 milliard de dollars. Il a été largement reconnu que la plupart de ces navires ne seront

pas remplacés prochainement, et que l'établissement de prix concurrentiels constituera un facteur marquant pour ce qui est de déterminer combien de ces navires seront construits au Canada.

Remerciements

Industrie Canada souhaite exprimer sa gratitude à tous les intervenants qui ont pris part au processus de consultation. Leur aide ainsi que les conseils qu'ils ont prodigués au gouvernement du Canada ont permis de rédiger le présent rapport. Bien que les questions auxquelles l'industrie est confrontée fassent l'objet de toutes sortes d'opinions, le processus a permis à un large éventail d'intervenants et au gouvernement de partager, de comparer et d'échanger des informations et des idées utiles en vue d'améliorer les perspectives qui s'offrent à l'industrie ainsi qu'à ses travailleurs.

Notes explicatives

Jones Act - Un certain nombre de lois maritimes (appelées collectivement « *Jones Act* ») imposent une série de restrictions à la participation de pays étrangers au sein de l'industrie maritime nationale des États-Unis. En vertu de ces lois, le transport de marchandises ou de voyageurs entre deux points situés aux États-Unis est réservé aux navires fabriqués aux États-Unis, dotés de papiers de bord émanant des États-Unis, et possédés et exploités par des citoyens des États-Unis. En ce qui concerne le transport maritime international, des limites sont imposées à la propriété étrangère de navires admissibles à l'obtention de papiers de bord aux États-Unis. Ces restrictions, et d'autres, limitent la participation du Canada au sein des marchés américains.

La *Jones Act* n'interdit pas tout à fait aux chantiers maritimes étrangers de participer aux marchés de la construction maritime aux États-Unis. Par exemple, certains types de navires, comme les bâtiments de recherche et les plates-formes de forage en mer, peuvent être achetés auprès de chantiers non américains, et les chantiers étrangers sont également autorisés à effectuer quelques travaux de réparation et de remise en état. À la suite d'un engagement pris lors des négociations entourant l'ALÉNA - l'engagement quasi unique de ce pays dans le secteur maritime - les États-Unis ont précisé que les travaux comprenant le remplacement de moins de 7,5 pour cent de la coque et de la superstructure d'un navire peuvent être effectués sans déchéance du statut prévu par la *Jones Act*; ce pourcentage peut atteindre 10 pour cent après que l'on a obtenu une autorisation préalable. Les États-Unis s'étant acquitté de l'engagement qu'ils ont pris dans l'ALÉNA pour ce qui était de préciser les questions relatives aux travaux de remise à neuf, on ne s'attend pas, à ce stade-ci, à une libéralisation de cette disposition au sujet des travaux de réparation et de révision.

Bien que le Canada, et d'autres partenaires commerciaux, aient tenté d'améliorer leur accès au marché américain dans ce secteur dans le cadre de négociations commerciales, les États-Unis ont refusé de négocier des améliorations. À ce stade-ci, le Canada ne dispose d'aucun recours viable contre la *Jones Act*.

Title XI- Aux États-Unis, la *Maritime Administration* offre une aide financière en vue de l'achat de navires nouveaux et fabriqués aux États-Unis en vertu du programme visé par le *Title XI*. Le *Title XI* de la *U.S. Merchant Marine Act* des années 1930 est administré par la *Maritime Administration* (MarAd), et accorde une garantie gouvernementale « à reconnaissance totale » pour l'octroi de prêts commerciaux d'une durée de 25 ans, en vue de financer 87,5 pour cent du coût des navires fabriqués aux États-Unis. En 1993, sous le gouvernement Clinton, cette disposition a été révisée et étendue de manière à inclure les transactions étrangères.

Dans le cas d'un produit américain exporté au Canada qui bénéficie d'une aide financière en vertu du *Title XI*, l'industrie peut engager une action en vue d'appliquer des droits compensateurs. Dans le même ordre d'idées,

l'industrie peut engager une action pour dumping si elle croit que des produits américains exportés au Canada sont vendus à un prix inférieur au prix coûtant ou à la juste valeur marchande. Si une enquête est menée dans le cadre d'une action engagée en vue d'appliquer des droits compensateurs ou pour dumping et qu'il est conclu que l'industrie canadienne a été lésée à cause d'importations ayant fait l'objet d'un dumping et/ou subventionnées, des droits pourraient être imposés. Aux termes de l'ALÉNA, le Canada a le choix d'imposer des restrictions quantitatives à l'importation de navires fabriqués aux États-Unis, tant que la *Jones Act* demeure en vigueur.

Projet de loi C-213, Loi visant à encourager la construction maritime - Un projet de loi d'initiative parlementaire (Dubé, Bloc québécois), déposé en réponse aux demandes de l'industrie, comporte trois grands éléments : 1) des prêts subventionnés dans le cadre d'un programme de garanties de prêts; 2) un meilleur traitement fiscal du financement par crédit-bail; 3) un crédit d'impôt remboursable. Le projet de loi a été soumis à l'examen du Comité permanent des finances. Le 5 octobre 2000, le Comité a voté à l'unanimité en faveur de toutes les clauses du projet de loi, et ce dernier a été transmis à la Chambre des communes pour la troisième lecture.

Annexe A

Liste des organismes consultés

Allied Shipbuilders Ltd. Vancouver (Colombie-Britannique)
Canada Steamship Lines Inc. Montréal (Québec)
Canadian Committee on Shipbuilding Policy Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)
Association des armateurs canadiens Ottawa (Ontario)
Chambre de commerce maritime Ottawa (Ontario)
CP Ships Calgary (Alberta)
Fédération canadienne des municipalités Ottawa (Ontario)
Fednav International Ltd. Montréal (Québec)
Friede Goldman Newfoundland Marystown (Terre-Neuve)
Gouvernement du Québec Québec (Québec)
Gouvernement de la Colombie-Britannique Victoria (Colombie-Britannique)
Gouvernement de l'Ontario Toronto (Ontario)
Gouvernement du Nouveau-Brunswick Fredericton (Nouveau-Brunswick)
Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador St. John's (Terre-Neuve)
Gouvernement de la Nouvelle-Écosse Halifax (Nouvelle-Écosse)
Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)
Industries Océan Inc. Île-aux-Coudres (Québec)
Irving Shipbuilding Inc. Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)
Les Industries Davie Inc. Lévis (Québec)
Fédération des travailleurs de construction maritime Halifax (Nouvelle-Écosse)
PCL Industrial Constructors Inc. Bull Arm (Terre-Neuve)
Peter Kiewit Sons Co. Ltd. St. John's (Terre-Neuve)
Point Hope Shipyard Co. Ltd. Victoria (Colombie-Britannique)
Port Weller Dry Docks Port Weller (Ontario)
Seaspan (Cyprus) Limited Vancouver (Colombie-Britannique)
Secunda Marine Services Limited Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
Association de la construction maritime du Canada Ottawa (Ontario)
St. John's Dockyard Limited (Newdock) St. John's (Terre-Neuve)

Vancouver Shipyards Co. Ltd. Vancouver (Colombie-Britannique)
Verreault Navigation Inc. Les Méchins (Québec)

[Aide](#) [Quoi de neuf](#) [Carte du site](#) [Opinion](#) [Contexte](#) [English](#) [Haut de la page](#)

Canada
<http://strategis.ic.gc.ca>