

HC
115
• A25262314
construc-
tion
navale

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL SUITE AUX
RECOMMANDATIONS DU GROUPE
DE TRAVAIL SUR

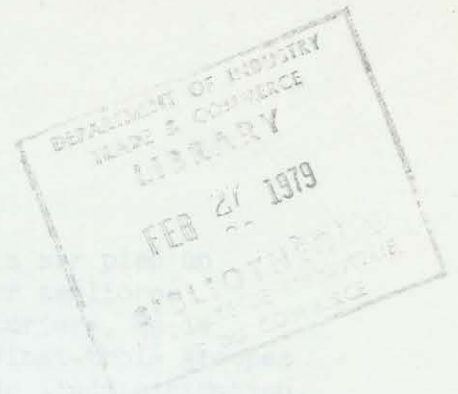
L'INDUSTRIE CANADIENNE
DE LA
CONSTRUCTION NAVALE



Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

INTRODUCTION



Canada

In février 1973, les premiers ministres ont été réunis à Ottawa pour discuter de la situation de l'industrie canadienne. Les représentants des gouvernements provinciaux furent également invités à participer au travail de nos groupes. Au mois d'août 1973, chaque groupe de travail avait complété une série de consultations et remis un rapport au ministre de l'Industrie. Le ministre chargé des affaires fédérales et provinciales, ainsi que le ministre des affaires fédérales et provinciales, ont été chargés de rassembler les recommandations qui ont été faites aux gouvernements fédéral et provinciaux pour le développement de l'industrie canadienne.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

AUX RECOMMANDATIONS

DU GROUPE DE TRAVAIL CONSULTATIF

SUR L'INDUSTRIE DES

CHANTIERS NAVALS CANADIENS

Les rapports des groupes de travail sur l'industrie des chantiers navals canadiens ont été présentés au ministre de l'Industrie et au ministre des affaires fédérales et provinciales. Les recommandations des groupes de travail ont été prises en compte dans les perspectives de développement industrielle au cours des prochaines années. Ces rapports se sont particulièrement attachés à deux objectifs: le premier portait sur la productivité et le deuxième sur la compétitivité internationale. Le second portait sur la réduction d'emploi.

L'industrie des chantiers navals canadiens a été étudiée de près et les réponses du gouvernement ont été présentées au ministre de l'Industrie et au ministre des affaires fédérales et provinciales. Les recommandations des groupes de travail ont été prises en compte dans les perspectives de développement industrielle au cours des prochaines années. Ces rapports se sont particulièrement attachés à deux objectifs: le premier portait sur la productivité et le deuxième sur la compétitivité internationale. Le second portait sur la réduction d'emploi.

INTRODUCTION

En février 1978, les premiers ministres ont mis sur pied un processus de consultations sur les mesures à prendre pour améliorer la performance et les perspectives des secteurs manufacturiers, de la construction et du tourisme de l'économie canadienne. Vingt-trois groupes de travail sur l'industrie, composés des représentants de l'administration, du monde du travail et des milieux universitaires, furent formés. Des représentants des gouvernements provinciaux furent également invités à participer au travail de ces groupes. Au mois d'août 1978, chaque groupe de travail avait complété une série de consultations et soumis un rapport sur l'état de l'industrie dont il était chargé aux premiers ministres fédéral et provinciaux, ainsi qu'au public. Ces rapports couvraient un grand nombre de thèmes. Les recommandations qui les accompagnaient sont considérées par le gouvernement fédéral comme étant des éléments très importants pour le développement de politiques industrielles.

À la suite du travail effectué par les groupes de travail sur l'industrie, un comité de synthèse fut composé et comprenait cinq représentants du Congrès canadien du travail, cinq représentants du monde des affaires, un représentant du milieu universitaire et un président en provenance du secteur privé. Ce comité a, à partir des rapports des groupes de travail, identifié les points de vue communs et présenté des recommandations de politiques, applicables à la fois à l'économie en général et à des industries particulières. Le comité de synthèse a présenté son rapport aux gouvernements en octobre 1978.

Les rapports proposés par les groupes de travail sur l'industrie et par le comité ont passé en revue les perspectives de croissance industrielle au cours des prochaines années. Ces rapports se sont particulièrement attachés à deux objectifs. Le premier portait sur la productivité et la compétitivité de l'industrie canadienne; le second sur la création d'emplois permanents.

L'évaluation de ces rapports ainsi que les réponses du gouvernement ont fait apparaître un certain nombre de thèmes qui ont une importance particulière et qui pourraient être utilisés comme cadre de travail pour les recommandations du monde des affaires et du travail, ainsi que comme réponses du gouvernement fédéral. Ces thèmes sont concentrés sur les mesures permettant d'accroître la compétitivité industrielle en utilisant particulièrement des avantages relatifs, le soutien des objectifs de développement économique régional, et le renforcement de la coopération entre le gouvernement et le monde des affaires et du travail.

Le gouvernement pense que, outre l'importance de ce qui s'est dégagé des rapports des groupes de travail et du comité de synthèse, le processus de consultation qu'ont entamé le gouvernement et le secteur privé est tout aussi important. À ce point de vue, le gouvernement fédéral en est arrivé à percevoir les résultats de ces consultations comme un cadre de travail significatif pour évaluer les politiques et les programmes existants ainsi que pour concevoir et en mettre de nouveaux sur pied.

Un des aspects de l'engagement du gouvernement vis-à-vis du processus de consultation a été de répondre aux recommandations de chacun des 23 groupes de travail ainsi que de celles du comité de synthèse. Une première réponse du gouvernement a été publiée en novembre 1978, sous le titre de: "Un nouveau pas vers la croissance industrielle". Une réponse précise aux recommandations portant sur les mesures fiscales que firent les groupes de travail fut incluse dans les documents budgétaires du 16 novembre 1978. Cette réponse est l'une des 23 réponses détaillées faites par le gouvernement fédéral aux rapports des groupes de travail et devrait être perçue comme faisant partie du processus de consultation permanent.

Il est admis que la mise en place des politiques présentées dans ces réponses prendra dans bien des cas un certain temps et que quelques autres politiques devront encore faire l'objet d'approfondissement. Le gouvernement continuera donc de répondre aux rapports des groupes de travail sur l'industrie. Le gouvernement croit également que des consultations permanentes entre le monde des affaires, du travail et du gouvernement sur des problèmes précis qu'éprouvent des secteurs industriels sont un élément vital de la tâche à poursuivre.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT AUX RECOMMANDATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL - RÉSUMÉ

Le groupe de travail consultatif sur la construction navale a commencé son rapport aux gouvernements fédéral et provinciaux en soulignant l'importance pour le Canada de conserver une forte capacité de construction et de réparation navale canadienne. Il a poursuivi en déclarant que pour de nombreuses raisons, l'existence d'une industrie de construction navale qui soit efficace et rentable est essentielle à notre pays.

Dans son rapport, le groupe de travail a concentré son attention sur quatre sujets principaux: la poursuite de la subvention temporaire de 20 %, en vigueur depuis mars 1977, l'accélération des approvisionnements du gouvernement, l'aide de capital pour aider la réparation navale et des changements à la politique sur le cabotage qui feraient augmenter la construction de bateaux canadiens.

Le gouvernement a évalué ces recommandations à la lumière de plusieurs données de base, les plus importantes de celles-ci étant que malgré des espoirs de contrats d'exportations minimes, il existe un marché canadien d'importance qui offre de bonnes occasions aux chantiers navals canadiens pour la construction de bâtiments commerciaux, de bacs, brise-glaces et autres sortes de bateaux dont les gouvernements fédéral et provinciaux ont besoin. Un autre élément est le fait que des contrats importants pour la construction navale seront bientôt accordés au Canada. Il y a aussi le fait que la quantité de réparations navales faites au Canada, quoique déjà considérable, peut être accrue si des cales sèches sont offertes pour réparer les bâtiments plus importants qui commercent dans les ports de la côte est et ouest. Le marché visant les bateaux qui doivent naviguer dans les eaux arctiques du Canada devrait devenir assez important au cours des prochaines années.

La subvention actuellement accordée à pratiquement tous les chantiers navals construisant un bâtiment commercial au Canada, a été un moyen efficace pour réduire les prix canadiens à un niveau qui soit concurrentiel avec les chantiers navals étrangers. Entre les années 1971 et 1975, cette subvention a permis aux chantiers navals canadiens de recevoir \$ 1,3 milliard de commandes à l'exportation ainsi qu'un substantiel montant de commandes pour le marché national. Toutefois, la conjoncture internationale s'est détériorée au point où il est nécessaire d'utiliser des mesures plus particulières. D'autre part, la forme actuelle des subventions à la construction navale n'a pas réussi à susciter une rationalisation tangible des chantiers navals et, par conséquent, ne répond pas aux inquiétudes du groupe de travail qui envisage une industrie plus efficace.

Le gouvernement est d'accord avec les objectifs énoncés par le groupe de travail et admet la nécessité de prendre des mesures constructives conformes aux recommandations du groupe de travail. En conséquence, la subvention accordée à la construction navale sera maintenue au niveau de 20 % jusqu'au 31 décembre 1979. Entre-temps, le gouvernement entreprendra des discussions avec l'industrie, les provinces et le monde du travail afin de mettre au point les détails des nouvelles mesures d'aide permettant d'avoir une industrie de construction navale qui soit plus concurrentielle et auto-suffisante.

En réponse à la recommandation portant sur l'accélération des approvisionnements du gouvernement, celui-ci a avancé les projets suivants et alloué \$35 millions pour leur réalisation au cours de l'année 1979-80:

- remplacement du bac Abegweit
- construction d'un autre brise-glaces de classe R
- remplacement du patrouilleur des pêches Cygnus
- réfection du bateau de soutien des opérations M.D.N., le "Preserver"
- construction de sept bateaux de recherche et de sauvetage

Ces mesures créeront au-delà de cent emplois.

En réponse aux recommandations portant sur les installations de réparation navale, le gouvernement a accepté d'accorder des fonds pour les installations suivantes qui devraient offrir de 600 à 1 000 emplois permanents:

- disposition pour un élévateur synchronisé à Saint-Jean. Cet élévateur attirera de nouveaux contrats de réparations de la part des Soviétiques et autres flottes de pêche;
- participation financière dans l'allongement du "graving dock" de Saint-Jean pour recevoir le travail qui doit actuellement se faire en Europe et aux États-Unis;
- participation financière pour une plus grande cale sèche à Vancouver afin de pouvoir entretenir les nombreux bateaux qui commercent dans ce port.

Ces trois projets exigeront jusqu'à \$35 millions au cours de l'année fiscale 1979-80. Avec l'accélération des approvisionnements déjà décrits, le total des dépenses montera jusqu'à \$172 millions au cours des trois prochaines années. De plus, si le secteur privé présente au gouvernement des propositions raisonnables, d'autres fonds seront accordés pour de nouvelles cales sèches à Halifax et sur les Grands Lacs.

Les recommandations du groupe de travail portant sur les politiques de cabotage ont été étudiées avec toute l'attention requise lors de la révision de ces politiques. Comme l'a annoncé le ministre des Transports le 24 janvier 1979, le gouvernement estime que les nouvelles mesures fiscales ou financières pour encourager le développement d'une flotte hauturière ne sont pas actuellement nécessaires. Toutefois, le gouvernement a décidé que les ressources qui sont exportées de l'Arctique devraient l'être par des bateaux immatriculés au Canada lorsque ces derniers sont disponibles à des coûts raisonnables.

Le gouvernement est conscient que des recommandations telles celles qui ont trait à la limitation du commerce côtier, à l'introduction d'un programme de désarmement et de construction et à l'augmentation des droits de douanes n'ont pas été adoptées. Il comprend que ces points font l'objet d'inquiétude de la part de l'industrie et il souhaite continuer à travailler à la mise au point de solutions renouvelables. À cet égard, le gouvernement fédéral continue d'attacher beaucoup d'importance au processus de consultation et désire à ce sujet garder ouvert le dialogue entre l'administration, le monde du travail et les deux niveaux de gouvernement.

Les recommandations individuelles du groupe de travail et les réponses du gouvernement sont reproduites aux pages suivantes.

RÉPONSES DÉTAILLÉES DU GOUVERNEMENT AUX RECOMMANDATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL1. Recommandation (4.5.2.1)

Que le programme gouvernemental d'aide à la construction navale continue d'offrir des subventions de 20 % et qu'il soit prolongé d'au moins deux ans au-delà de la date prévue pour son expiration.

Réponse du gouvernement (en partie acceptée)

Le gouvernement a repoussé la date d'expiration du programme d'aide au taux de 20 % jusqu'au 31 décembre 1979. D'ici là, le taux augmenté aura été en vigueur pendant presque trois ans.

Il est prévu qu'aux environs du 1er janvier 1980, on présentera un nouveau programme plus efficace pour aider à la construction navale.

2. Recommandation (4.3.3)

Que le gouvernement, suite à l'utilisation des bateaux à étrave renforcée, augmente ses subventions à leur intention pour compenser la baisse de l'utilisation des brise-glaces de l'État.

Réponse du gouvernement (en partie acceptée)

Dans sa politique de transport maritime, le gouvernement a décidé que les ressources en provenance de l'Arctique, qu'elles soient brutes ou partiellement traitées, devraient être chargées à bord de bâtiments immatriculés au Canada, lorsque ces derniers sont disponibles à un prix abordable. Le ministre des Transports a fait part de la volonté du gouvernement d'étudier, en priorité et selon leurs avantages, les demandes de subventions spéciales pour les bateaux utilisés dans l'Arctique, qui sont à la fois construits et immatriculés au Canada. Par conséquent, il est normal qu'on ne fournisse pas automatiquement de subventions spéciales pour la construction des navires conçus pour l'Arctique, d'autant plus qu'on pourra profiter des programmes de recherche et d'innovations.

3. Recommandation (4.3.2)

Que tous les navires construits pour naviguer dans l'Arctique et utilisés pour le transport des ressources naturelles et l'exploration de l'Arctique soient construits et immatriculés au Canada afin d'augmenter la production des chantiers navals canadiens.

Réponse du gouvernement (en partie acceptée)

Comme nous l'avons dit précédemment, le gouvernement a décidé que les ressources en provenance de l'Arctique seraient chargées à bord de bâtiments immatriculés au Canada, dans la mesure où ces derniers sont accessibles à un prix abordable. Le gouvernement étudiera au mérite les demandes d'aide spéciale en ce qui regarde les bateaux utilisés dans l'Arctique et qui seront construits et immatriculés au Canada.

4. Recommandation (4.2.1.1 et 4.2.1.2)

- En révisant sa politique de navigation hauturière, que le gouvernement fasse ressortir clairement les bénéfices économiques provenant des bâtiments construits au Canada.
- Que le gouvernement rende possible la création d'une flotte hauturière choisie.

Réponse du gouvernement (en partie acceptée)

Le gouvernement a terminé la révision de sa politique de navigation hauturière. Le ministre des Transports en a divulgué les résultats le 24 janvier. Le gouvernement a jugé que des nouvelles mesures fiscales ou financières pour encourager le développement d'une flotte hauturière ne sont pas justifiées en ce moment. Le gouvernement est parvenu à cette conclusion en tenant compte des avantages économiques qu'offre la construction de bateaux au Canada.

5. Recommandation (4.2.2.1)

Le cabotage devrait être réservé aux navires immatriculés au Canada.

Réponse du gouvernement (à l'étude)

Transport Canada est en train de revoir notre politique de cabotage à la lumière des commentaires sur les propositions avancées par le ministre des Transports au mois d'août 1977 et d'après les événements qui sont survenus depuis. Cette révision devrait être terminée à la fin de cette année.

6. Recommandation (4.4.1)

Que le gouvernement ne permette pas le relâchement des réglementations actuelles du cabotage sur les Grands Lacs.

Réponse du gouvernement (à l'étude)

Comme nous l'avons dit auparavant, nous sommes en train de réétudier notre politique sur le cabotage.

7. Recommandation (4.5.2.2)

Que le gouvernement accepte les recommandations du Comité conjoint des armateurs en ce qui a trait au financement des dettes et du crédit-bail, à l'assouplissement des déductions pour l'amortissement, aux reports d'impôts aux fins de remplacement d'un navire, à la protection des marchés et à l'assurance de ne pas devoir se plier à des exigences techniques excessives.

Réponse du gouvernement (en partie acceptée)

Dans sa réponse à la recommandation n^o 4, le gouvernement a jugé que les nouvelles incitations fiscales ou financières pour encourager le développement d'une flotte canadienne hauturière ne sont pas justifiées en ce moment. Toutefois, on a récemment annoncé que les investissements dans les transports ferroviaire, aérien, maritime et routier bénéficient maintenant de l'abattement fiscal de 7 %. Cette réponse ainsi que les autres mesures annoncées par le ministre des Transports le 24 janvier s'appliquent à certaines recommandations contenues dans le dossier de l'industrie soumis au ministre. D'autres recommandations, dont celles qui se rapportent aux Grands Lacs et aux exigences techniques, sont à l'étude.

8. Recommandation (4.5.3.1)

Que le gouvernement considère sérieusement la mise sur pied d'un programme incitant au désarmement et à la construction navals.

Réponse du gouvernement (à l'étude)

Le gouvernement poursuivra l'étude de cette recommandation en même temps qu'il analysera tout particulièrement la situation des Grands Lacs.

9. Recommandation (4.5.4.1)

Que l'on révise la marche à suivre pour immatriculer au Canada un bateau construit à l'étranger. Pour cela, exiger que toutes les demandes soient soumises à une agence, un comité ou qu'elles passent par un mécanisme de consultation, ce qui suppose la participation du ministère de l'Industrie et du Commerce. Cela suppose aussi que les critères d'acceptation de la demande ne doivent pas seulement comprendre une estimation de la sécurité à bord du bâtiment, mais aussi une évaluation de l'impact économique créé par ce bâtiment sur la flotte et le commerce canadiens, ainsi que sur l'industrie navale au Canada. Pour ce qui est du cabotage, on devrait interdire l'importation des bateaux construits depuis plus de dix ans.

Réponse du gouvernement (accord de principe)

Le problème de l'importation des bateaux qui ont déjà servi est plus complexe que ne le laisse entrevoir le rapport du groupe de travail. Le ministère des Transports se rend compte des répercussions de l'importation de bâtiments sur l'économie et il continuera à surveiller la situation avec l'aide du ministère de l'Industrie et du Commerce.

10. Recommandation (4.3.5, 4.5.4.2 et 4.2.2.2)

- Que le gouvernement voie s'il est profitable de classer les navires de forage dans la catégorie du matériel de forage, assujetti à la taxe de 10 %, au lieu de l'être à la taxe de 25 % qui s'applique normalement aux bateaux.
- Que les bateaux du Commonwealth qui peuvent actuellement entrer au Canada en franchise soient assujettis à la taxe de 25 %, comme pour les autres produits importés.

Réponse du gouvernement (à l'étude)

Le ministère de l'Industrie et du Commerce ainsi que d'autres ministères sont actuellement en train d'étudier ces deux recommandations.

11. Recommandation (4.2.3.1)

On devrait mettre sur pied un mécanisme qui permette aux fournisseurs canadiens d'équipements pour l'exploration en mer de faire concurrence aux compagnies étrangères qui offrent le même matériel.

Réponse du gouvernement (acceptée)

Le Comité consultatif sur les avantages industriels découlant du développement des richesses naturelles a déjà mis sur pied ce "mécanisme" dans sa politique de révision. Les termes de référence du comité exigent qu'il étudie les présentations faites par les compagnies qui entreprennent des projets au Canada et qu'il donne des avis aux ministères concernés sur le fait que les objectifs d'avantages industriels du gouvernement sont ou ne sont pas atteints. De plus, le projet de loi C-20 sur le pétrole et le gaz canadiens comprend des exigences sur le contenu canadien. Le projet de loi C-25 sur l'oléoduc du Nord contient des exigences précises sur le contenu canadien. Le CCAI a participé à la rédaction de ces deux projets de loi.

12. Recommandation (4.3.1)

On devrait définir une politique industrielle à long terme (10 à 15 ans) adaptée au développement de l'Arctique, de manière à ce que les parties impliquées soient au courant des exigences de cette politique et soient capables d'en tirer pleinement profit à long terme.

Réponse du gouvernement (acceptée)

La politique du gouvernement sur le développement économique et social du Nord du Canada au cours des années 70 a été annoncée en 1972. Cette politique énonçait les objectifs nationaux, la stratégie utilisée pour y parvenir et établissait des priorités. Depuis cette date, on a annoncé certaines mesures, dont une politique

de développement industriel pour certains projets et dans certains domaines précis. L'étape suivante a été la création d'un Comité consultatif sur les avantages industriels découlant du développement des richesses naturelles, et dont le mandat est de s'occuper en priorité des projets dans le Nord.

Quelques exemples de cette politique:

- l'annonce, en 1974, de l'entente de Nanisivik Mines Ltd sur le développement de la première mine arctique du Canada;
- l'exposé en 1975 de la politique du gouvernement au sujet de la participation canadienne dans le développement des richesses naturelles du Nord;
- la décision du gouvernement, annoncée en 1975, d'aider à la construction et au fonctionnement du premier vraquier de cote Arctic 2, le M.V. Arctic;
- la décision en 1978 d'accorder, sur la base d'un crédit-bail, le CCG John A. MacDonald à DOME Petroleum pour aider cette compagnie dans ses efforts de prospection pétrolière et gazifère qu'elle effectue dans la mer de Beaufort;
- l'annonce en 1978 de la création d'un nouveau laboratoire du gouvernement, l'Institut canadien de recherche arctique et maritime sur le campus de l'université Memorial, à Saint-Jean (Terre-Neuve);
- l'annonce la plus récente par le ministre des Transports (le 24 janvier 1979) de la politique gouvernementale sur le cabotage qui a beaucoup d'importance dans l'Arctique.

13. Recommandation (4.5.7.1)

Les gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que leurs agences et les sociétés de la Couronne obtiendront leurs bateaux des chantiers navals canadiens.

Réponse du gouvernement (acceptée)

La politique du gouvernement fédéral veut que ses agences et sociétés de la Couronne accordent toute l'attention nécessaire aux soumissions faites par les chantiers navals canadiens, elle stipule que tout approvisionnement doit être utilisé efficacement pour promouvoir le développement industriel et pour atteindre les objectifs socio-économiques, cela en conformité avec les obligations internationales du Canada. Le gouvernement fédéral ne peut répondre à la place des provinces.

14. Recommandation (4.5.7.2)

En raison de la rareté des commandes gouvernementales aux chantiers de construction navale d'après les dernières prévisions du gouvernement, les organismes fédéraux devraient accélérer des programmes d'approvisionnement et obtenir les approbations nécessaires à leur financement.

Réponse du gouvernement (acceptée)

Le gouvernement a avancé la commande d'un bac pour remplacer l'Abegweit, d'un brise-glaces de 3ème classe, de plusieurs bateaux de patrouille, de recherche et de sauvetage; d'importantes modifications en seront faites au navire ravitailleur, le Preserveur. Près de \$35 millions seront dépensés pour ces bateaux au cours de l'année fiscale 1979-80 et ce n'est qu'une partie d'un montant de \$172 millions qui, au cours des prochaines années, sera consacrée à l'accélération des commandes de bateaux pour le gouvernement et à l'amélioration des chantiers de réparations navales.

15. Recommandation (4.5.8.1)

Que le gouvernement garantisse la présence d'un contenu canadien maximal dans les bateaux des ministères et des sociétés de la Couronne.

Réponse du gouvernement (acceptée)

La politique du gouvernement canadien est de garantir que le contenu canadien est utilisé efficacement pour promouvoir le développement industriel ainsi que pour atteindre les objectifs socio-économiques en conformité avec les obligations internationales du Canada.

16. Recommandation (4.5.8.2)

Que le gouvernement garantisse la présence d'un contenu canadien maximal dans les bateaux financés par le Canada.

Réponse du gouvernement (acceptée)

C'est une condition incluse dans tous les accords de subventions. Le gouvernement exige que les matériels, composants, équipements et services canadiens soient utilisés partout où ils sont disponibles et concurrentiels. La non-observation de ces exigences entraîne la réduction des subventions.

17. Recommandation (4.5.8.3)

Que les bateaux de la classe arctique soient fabriqués au Canada, autant que possible.

Réponse du gouvernement (acceptée)

L'usage actuel veut que les subventions à la construction navale maximisent le contenu canadien des bateaux construits au Canada. De plus, l'industrie est encouragée à fabriquer son matériel de navigation, au lieu de l'importer. Cela s'applique à tous les bateaux, y inclus ceux de la classe arctique.

18. Recommandation (4.5.1.1)

Que le gouvernement prévoie des mesures spéciales de financement visant à la création de travail en cales sèches qui deviendra permanent et auto-suffisant.

Réponse du gouvernement (acceptée)

Cela fait actuellement l'objet d'étude active de la part du gouvernement. Un accord visant financer la Burrard Dry Dock Company Ltd de Vancouver (C.B.), a été conclu. Des offres d'aide ont été faites aux compagnies Saint John Shipbuilding et Dry Dock, de Saint-Jean, (N.-B.), ainsi qu'à Newfoundland Dockyard de Saint-Jean (T.-N.).

Des fonds pourraient être également accordés à de nouvelles cales sèches à Halifax et sur les Grands Lacs.

19. Recommandation (4.4.2)

Que l'on agisse immédiatement dans l'aide à apporter, suite aux propositions faites par les chantiers des Grands Lacs au sujet des facilités pour la construction et l'entretien des bateaux de 1 100 pieds.

Réponse du gouvernement (acceptée)

Ce sujet fait l'objet de discussions avec la province de l'Ontario et sera entièrement étudié après que des propositions formelles auront été reçues de la part des compagnies qui désirent obtenir de l'aide. Le nouveau programme qui sera introduit en janvier 1980 vise à offrir une aide aux projets de cette sorte lorsque cela est justifié.

20. Recommandation (4.3.4)

Que l'on agisse immédiatement dans l'aide à apporter, suite aux propositions de quelques chantiers navals en ce qui concerne les installations pour la construction et la réparation de grands bateaux arctiques.

Réponse du gouvernement (acceptée)

Des mesures ont été prises en réponse à des propositions précises. Le détail de ces mesures se trouve à la recommandation n° 18. D'autres mesures seront prises pour répondre aux demandes précises qui seront soumises. De manière plus générale, une subvention de 3 % est accordée dans ce cas, au titre de la réglementation visant à l'amélioration du rendement des chantiers navals. Après le 1er janvier 1980, des formes d'aide spéciale seront disponibles d'après le nouveau programme qui a été proposé.

21. Recommandation (4.5.6.1)

Les mesures d'incitation pour pousser la Recherche et le Développement par l'intermédiaire de programmes directs et par la réduction de l'impôt sont importantes. Le gouvernement doit continuer dans cette voie et donner la priorité à la R et D dans le domaine de la conception des modèles de bâtiments utilisés dans l'Arctique, de bateaux de pêche et de bateaux de lacs de 1 000 pieds.

Réponse du gouvernement (acceptée)

Le gouvernement a récemment annoncé l'expansion des programmes fédéraux de financement qui doivent permettre au Canada de faire face à la concurrence internationale des années 80. Parmi les changements apportés figurait l'encouragement de l'industrie à la R et D. Dans le budget présenté en novembre 1978, on a ajouté des mesures d'incitation par le biais de modifications apportées à la loi de l'impôt sur le revenu. Ces changements comprennent l'application de l'abattement fiscal de 7 % sur les investissements effectués dans le transport maritime.

Dans la révision de sa politique de transport maritime, le gouvernement a consenti à ce que le Bureau consultatif de la recherche et du développement maritime de Transport Canada surveille les changements technologiques apportés à cette industrie.

Il faut remarquer que le gouvernement a largement contribué aux dépenses occasionnées par la construction et le fonctionnement du prototype pour la navigation dans l'Arctique, le MV Arctic, pour la recherche sur la nouvelle frégate de patrouille canadienne et les brise-glaces de la classe R, etc.

22. Recommandation (4.5.6.2)

En étudiant les propositions relatives à l'accroissement ou à la création de nouveaux services en R et D, y compris le remorquage des réservoirs, les gouvernements fédéral et provinciaux devraient tenir compte des installations actuelles, de la demande et des avantages qui pourraient être obtenus si les services de recherche étaient situés à proximité des centres de formation de l'industrie maritime.

Réponse du gouvernement (acceptée)

C'est ce que l'on est en train de faire. Le ministère des Sciences et de la Technologie est en train de voir à ce que son évaluation des propositions soit complète et coordonnée.

23. Recommandation (4.1.1, 4.1.2, 4.1.3)

Qu'au cours de la révision de sa politique sur la pêche, le gouvernement garantisse les meilleures conditions possibles à l'industrie navale canadienne pour que celle-ci bénéficie de tous les avantages économiques apportés par la limite des 200 milles marins des eaux territoriales; que soit apportée l'aide nécessaire à la construction navale canadienne pour qu'elle reste concurrentielle.

- Que le gouvernement continue à subventionner, au taux de 20 % la construction des bateaux de pêche de plus de 75 pieds, tout en reconnaissant que son aide à l'industrie de la pêche nécessite des taux de subventions supplémentaires.
- Que le gouvernement n'accorde pas de permis de pêche aux bateaux usagés construits à l'étranger qui ont été importés en franchise; on peut peut-être faire exception pour les nouveaux modèles de bateaux importés pour essayer de nouvelles techniques de pêche.

Réponse du gouvernement (à l'étude)

Le ministère de la Pêche et de l'Environnement étudie sérieusement ces recommandations. La réponse définitive ne sera donnée que lorsqu'on aura élaboré un large cadre de politique pour le développement de la pêche en rapport avec les nouvelles possibilités économiques offertes dans ce domaine.

24. Recommandation (4.5.5.1)

Que le personnel de l'Association canadienne des constructeurs et réparateurs de bateaux, les ministères de l'Industrie et du Commerce, de la Main-d'oeuvre et de l'Immigration, du Travail, ainsi que les représentants des gouvernements provinciaux et des syndicats, étudient l'annexe 2 du rapport et qu'ils en tirent un plan d'action pour répondre aux besoins en formation du personnel et pour développer l'industrie navale canadienne.

Réponse du gouvernement (acceptée)

Les 10 recommandations détaillées dans l'annexe 2 ont été suivies et on a soumis un rapport à l'Association canadienne des constructeurs et réparateurs de bateaux. Celle-ci va prendre des mesures et collaborer avec le ministère de l'Industrie et du Commerce et le ministère de l'Emploi et de l'Immigration du Canada.

25. Recommandation (4.5.9)

Que le ministère de l'Industrie et du Commerce mette sur pied un comité sectoriel pour l'industrie navale qui regroupe les travailleurs et les représentants du gouvernement provincial.

Réponse du gouvernement

Cela sera fait.

LISTE DES PARTICIPANTS AU GROUPE DE TRAVAIL CONSULTATIF
SUR L'INDUSTRIE DES CHANTIERS NAVALS

Président A. A. McArthur, Président et Directeur général
Saint John Shipbuilding and Dry Dock Limited

Membres

Robert G. Allan
Architecte naval
Robert Allan Limited

Wilfred Hubley
Président
Marine Workers Federation

A. Barclay
Directeur général
Marystown Shipyard

W. H. Hudson
Président et Directeur exécutif
Burrard Dry Dock Company Limited

M. Brennan
Directeur général
Direction des industries de transport
Ministère de l'Industrie et du Commerce

G. Hughes-Adams
Directeur
Directorat du transport maritime et ferroviaire
Ministère de l'Industrie et du Commerce

J. Roch Brisson
Président
Marine Industries Limited
D. A. Cameron
Ministère de l'Industrie et du Commerce
Commerce
Île-du-Prince-Édouard

G. Lochhead
Chef
Division des navires et éléments
Direction des industries de transport
Ministère de l'Industrie et du

John Carroll
Vice-président
International Brotherhood of Boilermakers

D. Maxwell
Président
Port Weller Dry Docks

R. A. Coke
Ministère du Développement économique
Colombie-Britannique

T. Arthur McLaren
Président
Allied Shipbuilding Limited

G. Delisle
Ministère de l'Industrie et du Commerce
Québec

J. Roger Mills
Directeur des projets de développement
Department of Development
Nouvelle-Écosse

C. Fleury
Confédération des Syndicats nationaux

M. Osborne
Président
Breton Industrial and marine Limited

V. Gadsby
Directeur du marketing
Vancouver Shipyards Company Limited

L. Rochette
Président
Davie Shipbuilding Limited

Ray Gibson
Analyste de politiques
Ministère de l'Industrie et du Tourisme
Ontario

H. Vaughan
Directeur de l'architecture navale
Université de Colombie-Britannique

G. S. Wheatley
Department of Commerce and Development
Nouveau-Brunswick

ON PEUT SE PROCURER D'AUTRES COPIES DE CE RAPPORT
EN EN FAISANT LA DEMANDE À:
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'INFORMATION ET DES RELATIONS PUBLIQUES
DIVISION DE L'IMPRESSION ET DE LA DISTRIBUTION
MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE
OTTAWA, CANADA, K1A 0H5

ALSO PUBLISHED IN ENGLISH