

HC  
115  
.A252414  
no. 12

RAPPORT DU *Canada.*  
GROUPE D'ÉTUDE SUR

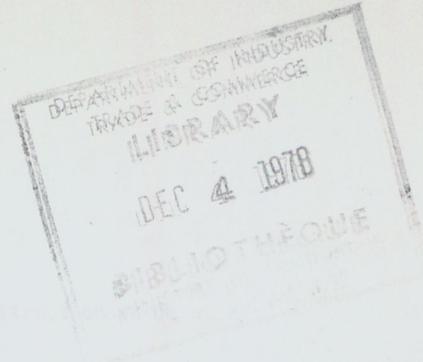
---

L'INDUSTRIE CANADIENNE DE LA  
CONSTRUCTION NAVALE

---

Président, A. A. McArthur

7



RAPPORT FINAL

DU GROUPE CONSULTATIF SUR L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION NAVALE

## RAPPORT FINAL

### DU GROUPE CONSULTATIF SUR L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION NAVALE

#### 1.0 Objectifs

Le présent rapport vise à assurer la viabilité de l'industrie de la construction et de la réparation de navires au Canada.

#### 2.0 Historique et résumé

On trouvera des données sur l'importance, la structure et l'évolution récente de cette industrie dans le document du ministère de l'Industrie et du Commerce publié au début de 1978 et intitulé: "L'industrie de la construction et de la réparation de navires". Des membres du Comité exprimaient sur certains points une opinion personnelle qui aurait pu être développée dans ce document. Il a cependant été pris comme base utile et concrète aux délibérations dudit Comité. Le document mentionné ci-dessus constitue l'annexe 1 du présent rapport.

#### 3.0 Une industrie canadienne de la construction navale: Pourquoi?

Le maintien d'une importante capacité de construction et de réparation des navires au Canada devrait être un des principaux objectifs de la politique économique de notre pays car:

- a) L'industrie de la construction et de la réparation de navires fournit les biens et services requis par l'industrie des transports maritimes.
  - C'est une activité spécifique des deux côtes canadiennes et des Grands Lacs:
  - Elle appartient largement aux Canadiens.
  - Elle construit et répare un grand nombre de navires spécialisés servant au transport de marchandises et de passagers sur les voies commerciales intérieures et côtières.
  - Elle fournit les installations de radoub nécessaires aux navires hauturiers qui participent au commerce canadien d'exportation et d'importation.
- b) Pour des raisons de souveraineté nationale, il est nécessaire de maintenir au Canada une industrie de construction de navires en prévision de certaines situations; le Canada dispose actuellement des moyens pour concevoir, construire et réparer:
  - Les navires de guerre; par la même occasion, le Canada conserve une certaine compétence en matière de production de matériel militaire.
  - Les navires spécialisés pour répondre aux besoins canadiens en navigation, recherche, sauvetage, et autres services essentiels.
  - Les navires servant au soutien de l'exploitation des ressources marines (et arctiques) (pêche et exploitation des ressources énergétiques); cela assure ainsi au Canada l'essentiel des bénéfices.
  - Les navires hauturiers spécialisés exploitant certaines lignes commerciales; cela permet d'accroître la participation canadienne à l'extraction et à la livraison sur les marchés d'exportation des ressources naturelles non renouvelables et d'exercer un certain contrôle sur la livraison d'autres produits d'exportation.
- c) Sans aide excessive du gouvernement, l'industrie de la construction navale offre des avantages économiques importants.
  - Les retombées sur les industries connexes sont au moins équivalentes à la valeur ajoutée provenant de l'industrie de la construction navale.
  - Les chantiers navals canadiens se situent parfois dans des régions où le taux de chômage est élevé et où les possibilités d'emploi de remplacement sont limitées.
  - L'effort consenti par le gouvernement en faveur de cette industrie est raisonnable comparativement à l'aide fournie à d'autres industries manufacturières canadiennes.

- Les résultats pour l'amélioration de la balance commerciale de l'industrie de la construction navale aux fins d'exportation sont remarquables. C'est ainsi qu'en 1975, les exportations nettes avaient augmenté d'environ \$100 millions (subventions déduites) par rapport à 1970, alors que la situation pour 18 des 19 autres produits de moyenne ou haute technicité s'était considérablement détériorée au cours de la même période (Etude du Conseil des sciences du Canada).

#### 4.0 Questions

Compte tenu des raisons susmentionnées, le Comité est d'avis que le Canada a besoin d'une industrie efficace et rentable. Dans le conjoncture économique actuelle, il existe toujours des débouchés d'exportation, mais limités. Dans le monde entier, l'industrie traverse une mauvaise passe; dans plusieurs autres pays, les subventions sont élevées et le taux horaire est faible; l'industrie de la construction navale canadienne doit donc surtout se tourner vers le marché intérieur pour rechercher, au cours des prochaines années, des débouchés importants. On estime qu'il serait approprié d'adopter actuellement une attitude relativement protectionniste afin d'éviter que l'industrie ne devienne tout à fait vulnérable devant l'assaut de concurrents bénéficiant de fortes subventions.

Le Comité a voulu présenter ses recommandations sous plusieurs rubriques comportant pour la plupart une perspective de marché. Ces recommandations figurent ci-dessous. Chaque rubrique contient une brève discussion des points à l'étude et donne, en conclusion, des recommandations précises.

#### 4.1 La flotte de pêche

Le renouvellement et l'essor continu de la flotte de pêche du Canada sont considérés parmi les plus importants avantages que les Canadiens tireront de la mise en vigueur de la zone des 200 milles. Ils sont tout aussi importants pour les industries connexes aux pêcheries situées sur les côtes.

Il ne semble pas plus approprié de construire de nouveaux bateaux de pêche avec une main-d'oeuvre étrangère que de compter sur cette dernière pour la navigation et le fonctionnement de l'industrie côtière, dans la mesure surtout où ces bateaux pourraient constituer, au cours des prochaines années, une part importante d'un marché domestique des bateaux encore faible.

Le développement de la flotte s'applique surtout à:

- a) Remplacer, au besoin, bon nombre de bateaux affectés à la pêche côtière.
- b) Remplacer un nombre de bateaux classiques utilisés pour la pêche au large, et construire des bateaux de conception nouvelle comme les chalutiers congélateurs, les vraquiers pour poissons et les patrouilleurs adaptés aux nouvelles zones de pêche.
- c) Remplacer, éventuellement, la flotte de pêche étrangère par une flotte construite au Canada.

Le Comité a relevé notamment deux sujets de préoccupation en matière de pratiques gouvernementales actuelles vis-à-vis des bateaux de pêche. En premier lieu, l'importation en franchise de navires de pêche usagés se confond avec le problème général soulevé par l'importation des navires usagés (voir paragraphe 4.5.4). En second lieu, le Comité constate un revirement apparent de la politique gouvernementale qui n'accorde plus des subventions plus élevées aux bateaux de pêche qu'aux autres catégories de navires. Il y a peu de temps encore, le taux appliqué aux bateaux de plus de 75 pieds était de 35%, mais le ministère des Pêches n'a pas poursuivi cette pratique.

Il est recommandé que:

- Lors de l'examen de sa politique en matière de pêche, le gouvernement garantisse à l'industrie canadienne de la construction navale l'occasion de profiter au maximum de tous les avantages économiques offerts par la mise en vigueur de la limite des 200 milles, y compris une aide dont le niveau assurera aux constructeurs canadiens de navires une position concurrentielle.

- Le gouvernement continue à subventionner les constructeurs de bateaux de pêche de plus de 75 pieds de long au taux actuel de 20%, tout en reconnaissant qu'une aide supplémentaire puisse être nécessaire dans le cadre de son aide à l'industrie de la pêche.
- Le gouvernement ne délivre pas de permis de pêche pour l'exploitation des bateaux usagés construits à l'étranger et importés au Canada sans paiement des droits, à l'exception peut-être des nouveaux types de navires importés pour éprouver les nouvelles techniques de pêche.

#### 4.2 Marine marchande canadienne (à l'exclusion de la flotte de l'Arctique)

##### 4.2.1 Hauturière

Les arguments pour et contre une marine marchande internationale sont bien connus et reflètent, comme dans tous les secteurs de l'industrie des transports, les intérêts divergents des utilisateurs et des fournisseurs d'équipements. Une marine marchande canadienne n'engendrerait de profits économiques maximaux pour le Canada que si les bateaux étaient construits au Canada.

Le Comité attire l'attention sur le récent rapport Alcan qui signale la quasi-rentabilité de certaines lignes et de certaines pratiques. Le réaligement des devises, depuis lors, a dû améliorer le rapport coût/rendement; si l'on ne préconise pas de mener une concurrence générale sur les lignes maritimes déjà existantes, il est souhaitable d'encourager l'essor de certaines lignes rentables.

##### Recommandations:

- Que le gouvernement, dans son étude de la politique sur la flotte hauturière, évalue pleinement les avantages économiques procurés par les navires construits au Canada.
- Que le gouvernement poursuive une politique permettant l'existence d'une flotte hauturière.

##### 4.2.2 Le cabotage

Nombre des arguments susmentionnés s'appliquent également au cabotage. En vertu des règlements actuels:

- a) Le transport entre les ports canadiens et américains est ouvert aux navires de toute immatriculation.
- b) Le cabotage entre deux ports américains, y compris ceux de l'Alaska et Hawaii, est réservé, en vertu du Jones Act, aux navires battant pavillon américain et construits aux États-Unis. Cette mesure interdit donc ce marché aux constructeurs et propriétaires canadiens de navires.
- c) Le cabotage entre des ports canadiens est réservé aux bateaux d'immatriculation canadienne ou britannique.
- d) En vertu des règlements actuels, les navires construits britannique sont admis en franchise au Canada.
- e) Les navires construits dans d'autres pays sont taxables à compter de la date de la demande de permis de cabotage.

La commission Darling, chargée par le gouvernement d'examiner le problème du cabotage, suggère de réserver le cabotage aux navires d'immatriculation canadienne. Il est rapporté que le gouvernement canadien aurait fait siennes les principales recommandations de ce rapport et informé les pays membres du Commonwealth de ses intentions. Au cours des derniers mois cependant, le projet d'amendement à la législation concernée semble avoir passablement édulcoré les dispositions du rapport.

##### Recommandation:

- Que le cabotage au Canada soit limité aux navires immatriculés dans ce pays. (Voir également 4.5.4)

- Que tous les navires du Commonwealth britannique qui peuvent entrer actuellement au Canada en franchise, soient assujettis à la taxe de 25% qui s'applique aux autres importations.

#### 4.2.3 Forage et exploration en haute mer, etc.

Certains forages sont en cours au large des côtes de l'Atlantique et du Pacifique et on poursuit des travaux entrepris dans l'Arctique. Certaines concessions ont été faites concernant la remise de droits de douane sur les navires de forage construits à l'étranger en service dans les eaux canadiennes. Les sociétés de prospection et d'exploitation des ressources naturelles du Canada devraient partager les profits avec l'industrie canadienne; l'industrie de la construction navale devrait avoir plus souvent l'occasion de concourir sur ce marché. On ne devrait pas accorder de remises pour les navires de forage ou de soutien avant que de telles possibilités n'aient été prouvées.

#### Recommandation:

Qu'un système soit défini qui donne aux fournisseurs canadiens d'équipements d'exploration en mer de meilleures chances de concurrencer les fournisseurs étrangers des mêmes équipements.

#### 4.3 La navigation dans l'Arctique

Au cours des dernières années, la Garde côtière du Canada a élaboré des règlements pour la protection de l'environnement dans l'Arctique, qui régissent la construction des navires destinés à sillonner l'Arctique canadien. Parmi les travaux dans ce domaine on relève:

- Le récent achèvement d'un vraquier de cote arctique 2 d'un port en lourd de 28,000 tonnes. Il s'agit là du premier vraquier construit suivant ces règlements. On a des difficultés à obtenir des contrats de transport pour ce navire. A cause du volume limité de marchandises provenant de l'Arctique à l'heure actuelle, l'extension de la période de navigation n'est pas la méthode la plus rentable. Un certain nombre de navires scandinaves renforcés contre les glaces et qui ont été conçus et construits pour le transport dans la mer Baltique en hiver peuvent être loués en été à faible prix. Ces navires peuvent transporter toutes les marchandises disponibles pendant la courte saison canadienne. Cette possibilité est naturellement préférable pour les transporteurs qui ne sont pas intéressés par le transport dans l'ensemble de l'océan Arctique ou par les besoins à long terme.

- La recherche de pétrole dans la Mer de Beaufort par la Canmar, filiale de la Dome Petroleum chargée du forage. La valeur de la flotte de la Canmar s'élève à plus de \$250 millions et comprend: trois navires de forage renforcés contre les glaces, cinq navires de soutien de cote Arctique 2, deux péniches de forage et divers autres navires. La société a également commandé les plans d'un brise-glace de classe 10. Ce navire devrait permettre de prolonger la saison de forage et la Dome/Canmar étudie actuellement des propositions de construction pour une valeur approximative de \$170 millions.

- La Petrocan, en collaboration avec la Melville Shipping Ltd, envisage le transport de GNL par brise-glaces de Melville Island à la côte Atlantique en passant par l'Arctique supérieur à longueur d'année. Cette étude comprend un projet-pilote portant sur deux méthaniers de 140,000 mètres cubes, quelques grandes péniches d'entreposage de GNL et une usine flottante de liquéfaction dotée des systèmes de soutien appropriés, y compris de logement en mer.

- Le gouvernement canadien poursuit des études en vue de proposer la construction d'un brise-glace cote arctique 10 au profit de la Garde côtière du Canada.

Ces projets vont accroître considérablement les besoins en transport de matériaux et équipements, en navires de soutien, en plate-formes de forage, en navires de forage, et en péniches; tout ce matériel devra être conçu en fonction des défis que pose l'Arctique.

Les possibilités dans l'Arctique sont donc très importantes. Le coût du seul projet de transport de GNL est estimé à environ \$800 millions. D'ici 10 à 20 ans, la flotte de transport et celle destinée à l'exploitation des ressources pétrolières et minérales,

pourraient aisément s'élever à plusieurs milliards de dollars.

Le Comité estime qu'un projet-pilote pour l'Arctique pour lequel les frais approximatifs en construction de navires et fabrication de pièces connexes s'élevaient à \$800 millions est en réalité bien plus qu'un projet-pilote. Le Comité craint notamment que si le premier de ces méthaniers est construit à l'étranger, il en sera de même pour les autres car le pays qui construira les premiers navires propres à l'Arctique détiendra un avantage considérable sur les autres nations.

Si le Canada ne prend pas, dès maintenant, des mesures pour protéger ses ressources naturelles et accroître ses profits industriels, d'autres nations le supplanteront dans ce rôle.

#### Recommandations:

- Il serait bon de définir une politique industrielle à long terme (10 à 15 ans) en liaison avec l'aménagement de l'Arctique afin que toutes les personnes intéressées sachent quelles sont les exigences de cette politique et puissent profiter pleinement des perspectives à long terme.
- Accroître les commandes domestiques des chantiers navals canadiens; construire et immatriculer au Canada tous les navires chargés du transport des ressources naturelles et de l'exploration dans l'Arctique.
- Le gouvernement devrait envisager d'augmenter les subventions aux navires de côte arctique afin de compenser la réduction des besoins du gouvernement en brise-glace du fait de l'utilisation des premiers.
- Le gouvernement devrait prendre des mesures immédiates d'aide en réponse aux propositions faites par certains chantiers navals au sujet des installations de construction et de réparation de gros navires pour la navigation arctique.
- Le gouvernement devrait étudier l'à-propos de la classification des navires de forage dans la catégorie des équipements de forage soumis à une taxe de 10% quand ils sont importés; les navires sont pour leur part généralement assujettis à une taxe de 25%.

#### 4.4 La flotte des Grands Lacs

La flotte canadienne qui dessert les Grands Lacs se compose de vraquiers spécialisés d'environ 1,5 million de tonneaux, jauge brute.

Ces dernières années, on a présenté plusieurs études et exposés soulignant la nécessité de conserver ce mode de transport très efficace.

On a encouragé de diverses manières les chantiers de construction navale canadiens à exporter des navires, mais les conditions de financement des navires sous pavillon canadien n'ont pas été pareilles. Le taux de croissance de la flotte des Grands Lacs dépend de la croissance de l'économie du Centre du Canada et du Nord des É.-U. On a exprimé de vives inquiétudes sur le grand nombre de navires (habituellement de vieux navires) importés au Canada et battant pavillon canadien, qui concurrencent les autres navires sur les Grands Lacs. Lorsqu'il décide si un navire peut être immatriculé au Canada, le gouvernement semble se préoccuper uniquement des mesures de sécurité; il n'évalue pas l'impact économique de l'arrivée de ce navire sur les industries canadiennes de la construction navale et du transport maritime.

En 1977, on a importé en tout 30 navires de 164,514 tonneaux, jauge brute, ce qui a porté le tonnage importé, entre 1975 et 1977, à 392,000 tonneaux, jauge brute, dont la plupart sont utilisés sur les lacs.

Des navires captifs de grande taille naviguant dans la partie supérieure des Grands Lacs seront nécessaires à l'avenir. Du côté américain, certains de ces navires ont déjà commencé à naviguer, et au moins 10 navires de ce type ont été commandés. Avec l'arrivée de ces navires au rendement très élevé, la concurrence commerciale deviendra plus acharnée. Si le Canada ne prend pas les mesures nécessaires pour s'assurer que les transporteurs canadiens puissent également construire et entretenir de tels navires,

nos possibilités de concurrence diminueront très sérieusement d'ici environ 5 ans.

Si la tendance actuelle se poursuit, des navires américains plus petits et plus vieux deviendront superflus et seront vendus au Canada, affectant davantage la balance du commerce maritime laissé aux navires canadiens. Il s'agit là d'un problème à long terme très sérieux qui touche la flotte des Grands Lacs. (Voir également l'alinéa 4.5.4).

Nous attirons ici l'attention sur une allusion précédente à la législation proposée sur le cabotage. L'une des dispositions de cette proposition supprime la protection qui est actuellement offerte au cabotage effectué à l'ouest de l'île d'Anticosti.

#### Recommandations:

- Le gouvernement doit maintenir la ferme application des règlements actuellement en vigueur sur le cabotage qui s'appliquent aux Grands Lacs.
- Envisager sous peu l'aide du gouvernement pour répondre aux propositions faites par les chantiers navals des Grands Lacs sur des installations de construction et d'entretien de navires de 1,100 pieds de longueur. (Voir 4.5.4).

#### 4.5 Autres questions rattachées au secteur

Les questions et recommandations qui suivent portent sur les secteurs du marché déjà définis dans le présent rapport.

##### 4.5.1 Les réparations

De nombreux travaux de radoub des navires hauturiers échappent actuellement aux chantiers navals canadiens par manque de câles sèches appropriées. L'industrie ne peut faire face au financement nécessaire à l'exploitation rentable des possibilités dans ce domaine; l'aide gouvernementale en faveur de la construction de ces nouvelles installations permettrait la mise en place d'une activité permanente viable.

#### Recommandation:

Que le gouvernement prenne des mesures immédiates de financement exceptionnel visant la création de cales sèches dont l'exploitation deviendra permanente et autonome.

##### 4.5.2 Stimulants financiers à l'industrie canadienne du transport maritime et de la construction navale

###### a) Construction de navires

Cette industrie bénéficie actuellement de deux types de programmes d'aide: la subvention directe temporaire de 20% au coût vérifié de la construction des navires au Canada; et une contribution supplémentaire de 3%, accordée aux chantiers navals en vue de leur modernisation, sous forme d'aide à l'amélioration de la productivité, lorsque ces chantiers y consacrent une somme équivalente.

On a souligné plusieurs fois dans le présent rapport la nécessité d'un programme d'aide. Le comité ne croit pas que les marchés mondiaux aient changé au point qu'une réduction du taux de l'aide qui ramènerait cette dernière aux niveaux de 1976 puisse aider l'industrie de quelque façon que ce soit présentement. Le Comité a signalé que le taux actuel de 20% ne sera en vigueur que jusqu'à la fin d'octobre 1978; il a fortement recommandé que son application soit maintenue pendant au moins deux ans.

Le programme d'aide à la construction de navires s'intéresse en outre à la productivité, qui constitue et devrait continuer de constituer un élément important des programmes de modernisation des chantiers navals.

###### b) Les transports maritimes

Le Comité a examiné et discuté un mémoire que le Council of Marine Carriers, la Dominion Marine Association, la Newfoundland Shipowners Association et la St. Lawrence Shipowners Association ont préparé conjointement et présenté

au gouvernement fédéral.

Si le gouvernement approuve l'objectif des transporteurs maritimes, à savoir lutter contre le vieillissement des flottes existantes, et les accroître en construisant des navires modernes compétitifs servant une fonction commerciale particulière, des subventions spéciales de fonctionnement ne seront pas nécessaires; certains stimulants seront cependant indispensables: l'émission d'obligations, le crédit-bail, une plus grande souplesse en matière de déductions pour amortissement, des reports d'impôt aux fins de remplacement d'un navire, la protection des marchés, une défense contre des exigences techniques excessives.

Recommandations:

- Aux termes du programme d'aide à la construction de navires, le gouvernement devrait continuer à offrir son aide, à raison de 20%, pendant au moins 2 années après la date d'expiration prévue.
- Le gouvernement devrait accepter les recommandations du Comité mixte des propriétaires de navires en ce qui concerne l'émission d'obligations, le crédit-bail, une plus grande souplesse en matière de déductions pour amortissement, les reports d'impôts aux fins de remplacement d'un navire, la protection des marchés, une défense contre des exigences techniques excessives.

4.5.3 "Désarmement et construction"

De nombreux navires démodés qui auraient dû être désarmés depuis de nombreuses années, sont encore utilisés par leur propriétaire; leurs normes de sécurité sont très faibles, les installations pour l'équipage insuffisantes, ils consomment beaucoup de mazout, ils polluent l'air et l'eau. Mais s'ils naviguent encore sur les eaux intérieures canadiennes, c'est que d'une part leur valeur comptable est presque nulle et que d'autre part, leurs propriétaires ne peuvent réunir les fonds nécessaires à leur remplacement.

Il serait possible de mettre sur pied un programme qui permettrait à tout propriétaire canadien depuis au moins 5 ans d'un navire âgé d'au moins 15 ans, d'obtenir un prêt ou une garantie de prêt s'élevant à 95% du coût de remplacement par un navire de tonnage équivalent. On pourrait désarmer plusieurs navires de faible tonnage et les remplacer par un nouveau navire dont le tonnage serait égal au tonnage total des bateaux désarmés. La récupération provenant de la démolition des vieux bateaux ne serait pas considéré comme une dépréciation récupérée, mais permettrait de réduire l'immobilisation due aux nouveaux navires et servirait à réduire l'acompte nécessaire.

Cela aiderait à moderniser la flotte canadienne sans créer une capacité excédentaire qui résulterait d'un programme visant à encourager les nouveaux propriétaires à s'établir au détriment de tous les propriétaires opérant déjà. La nouvelle demande ainsi créée aiderait beaucoup l'industrie de la construction navale en crise.

Recommandation:

- Le gouvernement devrait envisager sérieusement la mise en place d'un programme de stimulants au désarmement et à la construction conformément à ce qui a été dit précédemment.

4.5.4 Importation de navires usagés

Les importations de navires usagés ont augmenté après 1974; depuis lors, on a procédé à de nombreux licenciements dans les chantiers navals canadiens à cause de l'effondrement du marché international et des incertitudes du commerce maritime intérieur. Les industriels estiment que cette augmentation résulte en partie des dissensions d'opinions au sein du gouvernement fédéral quant aux perspectives de l'industrie canadienne du transport maritime. Ces dissensions sont reflétées par le partage des responsabilités dans ce domaine au sein du gouvernement fédéral.

Le Comité a notamment souligné que la plupart des navires récemment importés au Canada participaient à des activités commerciales habituellement confiées à des navires modernes construits au Canada. Il a indiqué également que la politique du

ministère des Transports au cours des dernières années, stipulant que les restrictions en matière d'importations de navires nuisent à la position concurrentielle du commerce maritime canadien, était encouragée par très peu de sociétés canadiennes de ce secteur. L'âge des navires importés obtenant l'immatriculation au Canada constitue un autre problème. La tendance habituelle qui permet à des navires étrangers usagers et non rentables, incapables même peut être, de satisfaire aux normes de sécurité américaines. d'être immatriculés au Canada, traduit une politique à courte vue visant uniquement un profit économique à court terme qui contribue au vieillissement de la flotte.

Recommandation:

- Que l'on révisé la procédure d'immatriculation au Canada des navires construits à l'étranger, en soumettant toutes les demandes à une agence, un comité, ou en leur faisant subir une série d'examen auxquels participerait le ministère de l'Industrie et du Commerce; les critères d'approbation devraient comprendre, outre l'appréciation sécuritaire du navire, l'évaluation des effets économiques que le navire du requérant aura sur le commerce maritime canadien et le commerce connexe, ainsi que les effets de l'essor industriel sur la construction navale au Canada. On devrait interdire l'importation aux fins de cabotage des navires de plus de 10 ans.
- Tous les navires du Commonwealth britannique qui entrent actuellement au Canada en franchise devraient être assujettis à la taxe de 25% qui s'applique aux autres importations.

4.5.5 Ressources humaines

C'est l'intérêt du Canada de promouvoir l'accroissement des compétences canadiennes afin que l'industrie de la construction et de la réparation des navires puisse recruter suffisamment de personnel qualifié et pour que les Canadiens puissent profiter au maximum des emplois disponibles.

Le Comité s'est inquiété de la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée au Canada, pénurie d'architectes navals et d'ingénieurs maritimes notamment; les délibérations ont surtout porté sur la question des ressources en personnel qualifié.

On trouvera en annexe 2 au présent rapport, une série de recommandations qui est le fruit des idées et des suggestions avancées par les membres du Comité. Faute de temps, on n'a pas pu instaurer un débat sur ces recommandations lors des délibérations du Comité; ces recommandations ont néanmoins été appuyées dans leur ensemble.

Recommandation:

- Que la section du personnel de l'Association des chantiers maritimes canadiens, conjointement avec les ministères de l'Industrie et du Commerce, de la Main-d'oeuvre, et de l'Immigration et du Travail, et avec le concours de représentants des gouvernements provinciaux et des syndicats ouvriers, se penche sur l'annexe 2 du présent rapport et élabore, à partir de cette dernière, une politique nationale sur les besoins de l'industrie canadienne de la construction navale en matière de formation et de perfectionnement.

4.5.6 Recherche et développement

Les travaux de R et D en matière de construction navale effectués par les industriels et le gouvernement sont très limités. Certaines réalisations sont en cours: ainsi, l'ouverture du bassin d'essais des carènes du Centre de recherche de l'Université de la C.-B. double les installations canadiennes offrant un bassin d'essais des carènes à usage commercial. Il existe également des installations à l'Université Memorial à Saint-Jean (I.-N.) et à l'Université de Montréal; ces installations ne sont toutefois pas exploitées commercialement à l'heure actuelle.

Dans certains domaines importants, en particulier celui des travaux technologiques de conception des navires arctiques, des navires de pêche et des navires de 1,000 pieds pour la flotte des Grands Lacs, les activités sont cependant assez limitées, et l'on craint que le Canada ne soit dépassé par l'étranger.

On ne s'est pas longuement étendu sur ce sujet au cours des délibérations du Comité,

mais on a fait deux recommandations.

Recommandations:

- Les encouragements prodigués par le gouvernement en faveur de la recherche et du développement, tant sous forme de programmes que de stimulants fiscaux, sont importants et doivent être poursuivis; les travaux de R et D portant sur la conception des navires arctiques, des navires de pêche et des navires de 1,000 pieds pour la flotte des Grands Lacs, constituent une priorité.
- En étudiant les propositions visant à élargir ou créer de nouveaux centres de recherche et de développement, y compris des bassins d'essais des carènes, les gouvernements fédéral et provinciaux doivent tenir compte des installations existantes, des demandes de service, et des avantages éventuels qui pourraient en découler si ces centres de recherche étaient situés à proximité des centres d'apprentissage des industries de transport maritime.

4.5.7 Approvisionnements du gouvernement

La présente crise internationale des industries de la navigation et de la construction navale prouve que l'industrie canadienne de la construction navale doit dépendre du marché national pour rester rentable. Les approvisionnements du gouvernement fédéral constituent un élément important de ce marché.

La politique d'approvisionnement du gouvernement doit devenir partie intégrante de la stratégie industrielle. Ainsi, l'objectif de maintien d'une certaine stabilité de l'emploi dans la construction navale canadienne demande que le gouvernement s'engage dans une politique d'achat au Canada de tous les navires, y compris ceux achetés par les sociétés de la Couronne.

Recommandations:

- Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, y compris les organismes affiliés et les sociétés de la Couronne, devraient acheter tous leurs navires aux chantiers navals canadiens.
- En raison du sérieux manque de travail à être confié par le gouvernement aux chantiers de construction navale d'après les dernières prévisions du gouvernement, les ministères et agences du gouvernement devraient accélérer des programmes d'approvisionnement et obtenir les approbations nécessaires à leur financement.

4.5.8 L'industrie des produits et services (pour la marine)

Tout en reconnaissant qu'il n'était pas chargé de se pencher sur les problèmes de l'industrie de soutien à la marine, le Comité souhaite souligner que la vitalité de l'industrie des fournisseurs pour la marine dépend largement de l'industrie de la construction navale canadienne. Les sociétés les plus entreprenantes recherchent activement des commandes d'exportation et leurs ventes à l'étranger représentent, certaines années, une part importante de leurs commandes. Néanmoins, plus le marché domestique de la construction navale sera fort, plus les fournisseurs (pour la marine) seront capables de concourir sur les marchés mondiaux. Il est très important que l'on envisage d'utiliser au maximum les équipements conçus et fabriqués au Canada sur les navires de construction canadienne.

L'industrie canadienne des produits et services pour la marine fait face à des difficultés assez identiques à celles de l'industrie de la construction navale; elle pourrait donc bénéficier des mêmes formes d'aide.

Recommandations:

- Que le gouvernement favorise une utilisation accrue des équipements canadiens sur les navires appartenant aux ministères et sociétés de la Couronne.
- Que le gouvernement encourage une utilisation accrue des équipements canadiens sur les navires financés au Canada.

- S'assurer que le plus grand nombre possible d'équipements installés sur les navires arctiques soient construits au Canada.

#### 4.5.9 Consultations permanentes

Le Comité a émis le voeu que se poursuive le genre de table ronde qui a permis l'élaboration des recommandations du présent rapport, à raison de quatre réunions en 3 mois; leur fréquence pourrait être cependant moindre. On estime qu'une ou deux réunions par an fourniraient une excellente occasion de soulever les difficultés et d'approfondir un certain nombre de problèmes, y compris certains de ceux évoqués dans le présent rapport.

#### Recommandation:

- Que le ministère de l'Industrie et du Commerce poursuive les activités du Comité sectoriel sur l'industrie de la construction navale, qui comprendrait des représentants des syndicats et des gouvernements provinciaux.

A.A. McArthur  
Président

#### Liste des annexes

1. Profil sectoriel du ministère de l'Industrie et du Commerce.
2. "Construction et réparation des navires, besoins en main-d'oeuvre spécialisée et formation". Bref rapport approuvé dans son ensemble par le Comité, auquel il est fait référence pour de plus amples informations au paragraphe 4.5.5.
3. Liste des participants au Groupe consultatif.
4. Rapport minoritaire soumis par M.J.R. Mills, du gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

PROJET FINAL DE RAPPORT DU GROUPE CONSULTATIF  
SUR L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION NAVALE

ANNEXE 2

Construction et réparation de navires: Besoins en main-d'oeuvre qualifiée et formation

Dans l'hypothèse de conditions futures relativement favorables, l'industrie de la construction et de la réparation de navires conservera un niveau d'emploi assez proche du niveau actuel. Actuellement, il n'y a pas pénurie de main-d'oeuvre qualifiée. Dans un proche avenir cependant, l'industrie va faire face à de graves difficultés de remplacement de la main-d'oeuvre qualifiée qui prend sa retraite ou quitte ce secteur industriel pour d'autres.

Pendant longtemps, au même titre que d'autres secteurs industriels, l'industrie de la construction et de la réparation de navires a eu recours aux travailleurs étrangers. Cette source s'épuise actuellement. La main-d'oeuvre vieillit. L'industrie va bientôt faire face à une pénurie générale de travailleurs spécialisés, prévision qui s'applique à l'ensemble des secteurs économiques.

De plus, cette industrie possède plusieurs caractéristiques propres qui influent sur les possibilités de main-d'oeuvre qualifiée:

- a) Un grand nombre de travailleurs qualifiés formés dans ce secteur industriel sont attirés par le secteur de la construction ou autres secteurs comme l'industrie automobile, où les salaires sont plus élevés et où les conditions de travail sont moins dures.
- b) Les aléas de ce secteur, dans son ensemble et au niveau de chaque entreprise, rendent l'emploi du personnel qualifié irrégulier; les ouvriers ne sont pas toujours là où il y a du travail; l'assurance d'une plus grande régularité de l'emploi incite les travailleurs à quitter le secteur de la construction navale.
- c) Dans ce secteur, la longue histoire de la qualification a contribué à créer une situation où les catégories et pratiques professionnelles sont assez restreintes et rigides; elles constituent un obstacle à un emploi efficace et régulier de la main-d'oeuvre qualifiée existante.

Les départs de travailleurs ne permettent pas à l'industrie de la construction et de la réparation des navires d'assurer elle-même le coût de la formation. Les chefs d'entreprises peuvent difficilement justifier cet investissement dont ils ne sont pas sûrs de retirer longtemps les bénéfices.

Recommandations

1. Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux devraient reviser leur politique en matière de financement de la formation de la main-d'oeuvre afin de donner suffisamment d'importance à la satisfaction des besoins prévus en main-d'oeuvre qualifiée appropriée de l'industrie de la construction navale et de l'économie dans son ensemble dans les années 1980.
2. Les programmes des provinces devraient accorder une plus grande importance à:
  - a) L'habileté manuelle lors de la formation,
  - et
  - b) à cette fin, fournir les équipements nécessaires.
3. On devrait entretenir des relations permanentes plus étroites entre les instituts de formation provinciaux et les chefs d'entreprises afin que soit formé du personnel en nombre suffisant et en compétence adéquate. Dans ce but, les industriels pourraient envisager dans un premier temps:
  - a) De dresser une liste du personnel qualifié existant (par spécialité, par catégories d'âge et lieu de travail),
  - et
  - b) créer un groupe consultatif qui mettrait au point, en liaison avec les syndicats et les instituts provinciaux de formation, les modalités d'un programme

d'apprentissage pour l'industrie de la construction navale.

4. L'industrie devrait posséder un programme d'apprentissage officiel. Celui-ci serait étroitement lié aux programmes de formation provinciaux; la durée totale de la formation par individu serait de 2 à 4 ans; elle serait divisée en deux phases de durée à peu près équivalente: l'une de formation dans les instituts, et l'autre d'apprentissage sur les chantiers.
5. L'industrie devrait bénéficier de subventions à la formation afin de pouvoir répondre aux besoins en main-d'oeuvre qualifiée à court et à long terme jusqu'à ce qu'un système d'apprentissage à l'échelle nationale se soit révélé rentable.
6. Les programmes de formation sur les chantiers mis en place par les industriels devraient assurer le recyclage et le perfectionnement des employés existants.
7. Le gouvernement devrait payer une allocation de salaire quand la formation ou le recyclage officiels se déroulent en cours d'emploi.
8. Conscients que tous les chantiers navals ne sont pas en mesure ou ne désirent pas mettre en place des programmes de formation sur le chantier, les industriels devraient envisager un programme collectif (identique à celui pratiqué dans le R.-U.), auquel tous les chantiers navals participeraient en versant une contribution d'aide aux programmes de formation menés dans quelques chantiers au profit de toute l'industrie.
9. Afin de promouvoir la mobilité des travailleurs qualifiés à l'intérieur de l'industrie de la construction navale:
  - a) Le programme fédéral d'aide à la mobilité de la main-d'oeuvre devrait être étendu afin d'offrir une aide suffisante pour permettre aux travailleurs de se déplacer provisoirement d'un chantier à un autre sans devoir déplacer leur famille, à condition que le nouvel emploi soit permanent ou qu'il réponde à une situation à court terme de déséquilibre de la main-d'oeuvre qualifiée dans plusieurs régions du Canada,
  - et
  - b) les gouvernements provinciaux, en collaboration avec les industriels et les syndicats, devraient examiner leurs programmes et leurs pratiques portant sur les travailleurs qualifiés afin de supprimer les obstacles à la mobilité interprovinciale.
10. Les employeurs et les syndicats de l'industrie de la construction navale devraient revoir leur système actuellement en vigueur de classification des postes et leurs pratiques professionnelles, et envisager la création d'un système à l'échelle locale qui permettrait un échange et une variété plus grande des équipes de travail afin d'encourager l'accroissement de l'efficacité, de l'adaptabilité et de la stabilité de la main-d'oeuvre actuelle.

### ANNEXE 3

#### LISTE DES PARTICIPANTS

##### REPRÉSENTANTS DE L'INDUSTRIE

M. A. A. McArthur (président)  
Président et gérant général  
Saint John Shipbuilding and  
Dry Dock Limited  
C.P. 970  
Saint John (Nouveau-Brunswick)

M. J. Roch Brisson  
Président  
Marine Industrie Ltée  
C.P. 550  
Sorel (Québec)

M. Robert G. Allan  
Architecte naval  
Robert Allan Limited  
1496 - 72nd Avenue  
Vancouver (Colombie-Britannique)

M. V. Gadsby  
Gérant du marketing  
Vancouver Shipyards Company Limited  
50 Pemberton Avenue  
North Vancouver (Colombie-Britannique)

M. W.H. Hudson  
Président et directeur général  
Burrard Dry Dock Company Limited  
C.P. 86099  
North Vancouver (Colombie-Britannique)

M. Duncan Maxwell  
Président  
Port Weller Dry Docks  
C.P. 3011  
St. Catharines (Ontario)

M. T. Arthur McLaren  
Président  
Allied Shipbuilding Limited  
1870 Harbour Road  
North Vancouver (Colombie-Britannique)

M. Murray Osborne  
Président  
Breton Industrial and Marine Limited  
C.P. 2002  
Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse)

M. L. Rochette  
Président  
Les Chantiers Davie Ltée  
C.P. 130  
Lévis (Québec)

M. A. Barclay  
Gérant général  
Marystown Shipyard  
Marystown (Terre-Neuve)

Professor H. Vaughan  
Directeur de l'architecture navale  
University of British Columbia  
Vancouver (Colombie-Britannique)

##### SYNDICATS

M. Wilfred Hubley  
Président  
Marine Workers Federation  
C.P. 175  
Dartmouth (Nouvelle-Écosse)

M. John Carroll  
Vice-président  
International Brotherhood of Boilermakers  
4800 Dundas Street West  
Islington (Ontario)

M. C. Fleury  
Confédération des Syndicats  
Nationaux  
29, Mgr. Gosselin  
Lévis (Québec)

ANNEXE 3 (suite)

GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX

Ontario

M. Ray Gibson  
Conseiller en politiques  
Industry Sector Policy Branch  
Policy and Priorities Division  
Ministry of Industry and Tourism  
900 Bay Street, 5th Floor  
Hearst Block  
Toronto (Ontario)

Québec

M. G. Delisle  
Ministère de l'Industrie et du Commerce  
710, Place d'Youville  
Québec (Québec)

Ile-du-Prince-Edouard

M. D.A. Cameron  
Department of Industry and Commerce  
C.P. 2000  
Charlottetown (Ile-du-Prince-Édouard)

Colombie-Britannique

M. R.A. Coke  
1405 Douglas Street  
Victoria (Colombie-Britannique)  
(Min. Economic Development)

Nouvelle-Écosse

M. J. Roger Mills  
Directeur  
Development Projects  
Department of Development  
C.P. 519  
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Nouveau-Brunswick

M. G.S. Wheatley  
Ministère du Commerce et du Développement  
C.P. 6000  
Frédéricton (Nouveau-Brunswick)

SECRETARIAT

M. Martin Brennan\*  
Directeur-général  
Direction des Industries de Transport

M. George Hughes-Adams\*  
Directeur  
Directorat du transport Maritime et  
Ferroviaire  
Direction des Industries de Transport

M. Graham Lochhead\*  
Chef  
Division de la construction navale et des  
éléments  
Direction des Industries de Transport

\* Ministère de l'Industrie et du Commerce  
235, rue Queen  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0H5

ANNEXE 4

RAPPORT MINORITAIRE DE M. J.R. MILLS,  
AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

M. J.R. Mills se rallie à l'essentiel du projet de rapport rédigé par la majorité des membres du Groupe consultatif. Il exprime cependant quelques réserves et souhaite qu'on en tienne compte. Ces réserves sont les suivantes:

M. Mills aimerait que la seconde recommandation du chapitre 4.1 sur la flotte de pêche soit remplacée par la recommandation suivante:

"---Le gouvernement devrait fournir aux constructeurs une subvention de 35% du coût de construction des bateaux de pêche de plus de 75 pieds de long."

D'après lui, "Nous estimons que la concurrence étrangère impose cette subvention si l'on veut que l'industrie de la construction navale en Nouvelle-Écosse demeure rentable."

M. Mills a déclaré que son gouvernement ne pouvait accepter les recommandations faites au chapitre 4.2.2 sur le cabotage dans le rapport majoritaire "sans qu'un accord soit établi au préalable sur les garanties qui font actuellement l'objet de négociations entre le ministère des Transports et les provinces Atlantiques."

Ce profil de secteur a été établi par le Groupe d'étude sur l'industrie canadienne de la construction navale à partir d'un profil préparé par le ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce.

**PROFIL DE SECTEUR**

**L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION ET DE LA RÉPARATION  
DE NAVIRES**

## **L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION ET DE LA RÉPARATION DE NAVIRES**

Vers la mi-1977, cette industrie a employé environ 14 000 personnes réparties dans 60 établissements établis dans toutes les provinces sauf la Saskatchewan. La valeur totale de la production pour chacune des années 1975 et 1976 s'élevait à environ \$575 millions, dont un montant estimatif de \$400 millions représentait la construction de nouveaux navires, une somme de \$100 millions provenait de la réparation de navires et le reste se partageait entre le matériel autre que naval, parmi lequel: les wagons de chemin de fer, l'équipement hydro-électrique, etc. La production s'est accrue de \$233 millions en 1970, en grande partie grâce aux exportations. (Tous les chiffres ci-dessus sont en dollars courants et ont été compilés par Statistique Canada pour CAE 327).

L'industrie appartient en grande partie à des Canadiens. Elle ne contribue que pour environ 0,2% au produit national brut; mais elle apporte beaucoup aux régions à croissance lente, particulièrement aux provinces de l'Atlantique et au Québec. L'industrie fournissait 0,57% des exportations manufacturières en 1975, se classant 32<sup>e</sup> dans cette catégorie. Les personnes employées directement dans la construction et la réparation de navires représentent environ 1% de l'emploi total dans l'industrie secondaire. Le pourcentage de la participation canadienne dans la construction des navires varie entre 60 et 80% du coût total. Les matériaux représentent entre 35 et 45% du coût total d'un vaisseau, selon le type. La main-d'oeuvre directe représente habituellement plus de 35% et les frais généraux plus de 20%.

Il y a environ 4 500 autres Canadiens qui travaillent à la fabrication des matériaux et des composants utilisés dans la construction des navires. La plupart des navires destinés à l'exportation ont, pour diverses raisons, utilisé de l'acier et des composants étrangers. Mais les matériaux et les fournitures utilisés par l'industrie sont évalués à plus de \$250 millions pour chacune des deux dernières années, dont une bonne partie a été achetée au Canada (notons que pour recevoir des subventions, le constructeur de navires doit s'approvisionner au Canada dans la mesure du possible).

Initialement, cette industrie avait pour but de desservir le marché canadien en navires gouvernementaux, marchands et de pêche. La demande de navires a augmenté partout dans le monde au cours de 1971-75 et l'industrie canadienne, grâce à des aides et subventions, a pu pénétrer le marché étranger avec un tel succès que 70% du tonnage construit en 1974-76 a été exporté. La baisse de la demande de navires sur les marchés mondiaux a forcé l'industrie canadienne à se rabattre sur sa clientèle canadienne traditionnelle: ses possibilités d'exportation étant liées au prix, à la livraison, et plus particulièrement aux conditions de crédit où elle est compétitive sur le plan international.

L'industrie ressent les effets de cette baisse. Le nombre des emplois est tombé de 20% par rapport aux 17 000 de fin 1975. La situation des commandes, comme le montre le tableau suivant, indique une chute en 1977 et 1978 comparativement au niveau des trois dernières années. Quoique le carnet de commandes indique que les constructeurs ont encore de 14 à 18 mois de travaux en main au 1<sup>er</sup> juin 1978, un problème à court terme subsiste:

— Le travail n'est pas réparti également et certains chantiers ont beaucoup de travail devant eux tandis que d'autres se retrouvent avec pratiquement rien.

— Un gros navire prend un an à construire. Ainsi, les métallos doivent faire face à des mises à pied massives tandis qu'il y a encore beaucoup de travail pour les employés qui s'occupent de l'installation de l'équipement des navires.

TABLEAU I  
SITUATION DU CARNET DE COMMANDES DE LA  
CONSTRUCTION NAVALE AU CANADA  
1972-1977

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978 (5 mois)
Commandés au 1 <sup>er</sup> janvier	390 114 (50)	392 803 (88)	573 064 (80)	613 155 (78)	798 942 (78)	457 809 (46)	392 237 (60)
Annulés	0	0	0	0	122 770 (7)	23 670 (2)	1 125 (3)
Terminés	115 851 (53)	274 628 (133)	228 773 (76)	193 526 (59)	253 608 (50)	175 341 (28)	79 099 (18)
Nouvelles commandes reçues	118 540 (91)	454 889 (105)	268 864 (74)	379 313 (59)	35 245 (25)	133 439 (44)	25 708 (51)
Commandés au 1 <sup>er</sup> juin 1978	—	—	—	—	—	—	337 721 (51)

*N.B.: Les chiffres sont tous en tonnes brutes enregistrées, sauf, ceux entre parenthèses qui indiquent le nombre de navires.*

*Les chiffres proviennent de la Division des navires et des éléments.*

## SITUATION INTERNATIONALE

Au cours de la période 1963-75, la capacité mondiale de construction navale a quintuplé et, de 1974 à 1976, pour 35 millions de tonnes brutes de nouveaux navires marchands ont été livrés chaque année. Cependant, les commandes de navires ont atteint leur sommet au début de 1974 alors que les chantiers navals du monde avaient environ quatre années de production dans leurs carnets; la crise du pétrole en 1973 a amené les acheteurs à reconsidérer leurs besoins en transport maritime et il en est résulté une sérieuse baisse de nouvelles commandes et l'annulation de plusieurs. Le 1<sup>er</sup> janvier 1978, elles étaient tombées à 37 millions de tonnes (selon le Lloyd's Register). La part du Canada dans ce carnet de commandes s'élevait à 392 000 tonnes, soit approximativement 1% de la demande mondiale, chiffre qui coïncide avec la construction actuelle (environ 20 pays dépassent le Canada en termes de tonnage livré au cours des dernières années).

Selon les données publiées par l'OCDE, le Japon et les pays européens du groupe de travail no. 6 rapportaient les commandes suivantes au 31 décembre 1977. Les chiffres du Canada proviennent des statistiques ministérielles (en milliers de tonnes brutes enregistrées).

TABLEAU 2

	Commandes de navires 31 décembre 1977 (En milliers de tonnes)		livraison	
	1978	1979	1979	1980
Japon	9 241	7 043	1 617	580
Europe (GT no. 6 seulement)	12 884	8 540	3 593	589
Canada	392	205	163	24

Il ressort clairement de ce tableau que les chantiers d'Europe et du Japon ont un besoin urgent de nouvelles commandes s'ils veulent réduire au minimum les mises à pied qui ont déjà commencé. Si l'on se base sur la situation actuelle du marché, la capacité de production continuera d'excéder les commandes pendant encore plusieurs années. L'excédent de l'offre par rapport à la demande s'est étendu à toutes les tailles de navires et des chantiers qui étaient spécialisés dans les gros pétroliers ont été forcés de construire des navires plus petits.

Il existe diverses formes d'aide gouvernementale dans pratiquement tous les principaux pays constructeurs de navires. Aux États-Unis, en vertu d'une loi couramment appelée "The Jones Act", toutes les marchandises transportées par voie d'eau à l'intérieur du pays doivent l'être dans des navires construits aux États-Unis. Cela comprend le futur trafic pétrolier de l'Alaska aux 48 États contigus et cela signifie en fait que les chantiers navals sont subventionnés par les consommateurs de marchandises transportées par eaux. Il n'y a que les navires destinés au commerce international qui reçoivent des subsides différentiels de construction (en ce moment 50%). En Grande-Bretagne, tous les chantiers engagés dans la construction ont été pris en main par le gouvernement et sont subventionnés dans leurs efforts de décrocher de nouvelles commandes. Par exemple, une commande de 115 millions de livres a été obtenue récemment en Pologne grâce à une promesse de subvention de 28 millions permettant aux chantiers anglais d'offrir un prix assez bas. La France se vante d'avoir aboli les subsides à la construction des navires mais un programme d'assurance contre l'augmentation des coûts en vigueur depuis plusieurs années et qui équivaut dans certains cas à plus de 30% de subsides a coûté au Trésor français un milliard de francs en 1975. La Finlande a récemment obtenu commandes d'exportation mais seulement parce que la Banque Centrale accepte le paiement en devises étrangères à des taux de change arbitraires. La Norvège allie le commerce à l'aide, en ce qui concerne les pays en voie de développement, en leur vendant des navires à rabais. En dépit des efforts du G.T. no. 6 de l'OCDE, la variété et la quantité de l'aide à la construction de navires augmentent partout dans le monde à mesure que les gouvernements font face à des perspectives de mises à pied massives dans les chantiers navals et que la situation de l'emploi n'offre pas d'alternative.

## LA SITUATION CANADIENNE

Le Canada possède une marine marchande substantielle de près de 3 millions de tonnes, mais plus de la moitié de ces navires sont conçus pour naviguer exclusivement sur le réseau Grands Lacs — Saint-Laurent et la plupart des autres sont destinés au service côtier en Colombie-Britannique. Il y a peu de navires hauturiers au Canada, et cela pour plusieurs raisons, certaines fiscales et d'autres touchant aux coûts des équipages. Les propriétaires de navires canadiens préfèrent en effet opérer par l'intermédiaire de filiales aux Bermudes ou ailleurs. Par exemple, le Canadien Pacifique possède et exploite près de 2 millions de tonnes de navires modernes, battant tous le pavillon des Bermudes ou du Royaume-Uni et tous construits dans des chantiers étrangers.

Le ministre des Transports étudie différentes alternatives de transport par mer. En voici deux exemples: navires portant drapeau canadien et construits au Canada; navires portant drapeau canadien et construits à l'étranger. Les résultats de l'étude n'ont pas été publiés mais il semble que, même avec le taux actuel de subsides (20%), l'option "navires construits au Canada" soit moins attirante que certaines autres si l'on ne tient compte que des coûts et bénéfices de l'exploitation du navire plutôt que de considérer l'effet global sur l'économie canadienne.

Il est fort possible que la navigation dans l'Arctique canadien soit, par une loi ou des règlements, réservée aux navires portant pavillon canadien. Cependant, cela ne signifie pas nécessairement que les navires seront construits au Canada. Il est regrettable d'autre part que les navires dont a parlé pour l'Arctique soient plus gros que ceux construits par le Canada jusqu'à maintenant et que leur dimension soient plutôt celle pour laquelle il existe plus grand excédent de capacité dans les chantiers d'Asie et d'Europe.

La plupart des navires qui naviguent sur les Grands Lacs et le long de la côte ouest sont construits au Canada. Malgré l'avalanche récente des importations bon marché, ces deux marchés continueront probablement d'être desservis par les constructeurs de navires canadiens qui se sont spécialisés dans les types de vaisseaux qui conviennent le mieux à cette navigation. À moyen terme, le problème est que les mesures incitatives américaines de construction de nouveaux bateaux alliées à la politique canadienne d'accepter facilement l'immatriculation au Canada de vaisseaux construits à l'étranger pourraient aboutir à l'apparition des vieux navires américains qui entreraient dans la navigation des Grands Lacs à vil prix.

Les vaisseaux de la marine de guerre constituent une catégorie spéciale. Tous les navires canadiens de surface, y compris les trois gros navires de ravitaillement ont été construits au Canada. Il est presque certain que les futures frégates et vaisseaux patrouilleurs seront construits au Canada puisque, sans compter le facteur prestige national, la marine pourra commander des navires "sur mesure" qui répondront à ses exigences propres (ce qui contrebalancera l'acceptation de navires de guerre construits dans d'autres pays).

## **FACTEURS DÉTERMINANT LES VENTES CONSTRUCTION ET RÉPARATION DE NAVIRES**

Habituellement, l'armateur ne décide d'acheter un navire qu'après avoir déterminé que le transport ou autre utilisation justifie l'investissement. Son personnel, ou un architecte naval qu'il aura engagé, dressera des devis de rendement quelquefois détaillés et invitera certains chantiers à faire des offres. À moins qu'il n'y ait des considérations d'ordre politique, ou autres, éliminant un pays, toutes les informations importantes circulent à travers le monde et peuvent entraîner une dizaine d'offres provenant de chantiers d'une demi douzaine de pays.

Avant de décider d'acheter, l'armateur ou son représentant doit tenir compte de facteurs tels que:

- la réputation du chantier pour ce qui est de la qualité, etc;
- le prix, y compris tous les droits de douane et/ou les taxes et/ou les frais de livraison;
- les conditions de paiement;
- des facteurs spéciaux, comme l'acceptation du chantier d'utiliser des éléments fournis par

l'armateur;

- la livraison.

Les réparations de navires peuvent se classer dans deux catégories générales: routine et urgence. Dans le deuxième cas, le navire est souvent dirigé vers le centre de radoub le plus proche du lieu de l'accident, mais pour les deux catégories, le propriétaire du navire tient compte des facteurs suivants:

- prix, plus les droits de douane si nécessaire;
- coût du temps mort du navire, incluant non seulement le temps de réparation mais aussi le temps nécessaire pour amener le navire au centre de réparation et le ramener à son poste habituel;
- la réputation du chantier naval;
- la proximité du chantier de la base du navire.

## **RAISONS D'AIDER LA CONSTRUCTION NAVALE**

Le Canada était pendant la guerre un important fournisseur de cargos et de petits navires de guerre. Au cours de la guerre froide des années cinquante, on croyait que l'industrie devait survivre pour des raisons de sécurité nationale, le motif que l'on invoque encore le plus souvent au Congrès des É.-U. pour aider la construction de navires dans ce pays. Ce motif garde un peu de sa valeur mais il semble avoir perdu de son impact politique au Canada. Il faut donc citer d'autres raisons pour justifier la continuation de l'aide. En voici quelques-unes:

- Les chantiers navals situés à des endroits comme Lauzon et Sorel (Québec), Marystown (Terre-Neuve), Saint-Jean et ailleurs dans les Maritimes, sont tous d'importants créateurs d'emplois dans des localités où d'autres possibilités d'emploi sont rares;

- En tant qu'importante nation commerçante, le Canada doit posséder des installations de réparations de navires adéquates près de ses principaux ports. On considère aussi généralement qu'il est préférable que de ce genre d'installations se consacrent également à la construction de nouveaux navires, ce qui est un moyen de garder un noyau d'hommes de métier;

- Une industrie nationale de construction navale représente des bénéfices industriels secondaires;

- Il existe un certain facteur de souveraineté nationale à posséder une industrie de construction navale, particulièrement si elle construit des navires de guerre et des vaisseaux arctiques.

## **COÛT DE L'AIDE**

Les divers encouragements fiscaux qui existaient dans les années cinquante et soixante ont été révoqués et les seules formes d'aide gouvernementale à l'industrie de la construction de navires sont actuellement:

- subvention directe, payable aux chantiers construisant pour usage domestique ou exportation (voir annexe 3 — montants payés au cours des dernières années);

- achats gouvernementaux de navires de guerre, brise-glace, etc., qui sont invariablement construits dans des chantiers canadiens;

- financement, par l'intermédiaire de la Société pour l'expansion des exportations, et, occasionnellement, l'ACDI, pour promouvoir les exportations;
- taux plus élevé d'amortissement pour les propriétaires de navires qui achètent dans des chantiers canadiens;
- aide directe aux chantiers de construction navale en vertu du MEER, MIED, et d'autres programmes gouvernementaux.

Au cours de l'année financière 1976-77, le gouvernement a déboursé \$68 millions en subventions pour maintenir un peu plus de 10 000 emplois dans la construction de nouveaux navires (l'autre tiers des emplois de l'industrie réside dans le radoub et les autres travaux non subventionnés). Il y a eu très peu de construction entreprise pour le compte du gouvernement (surtout des brise-glaces classe R) de sorte que les subventions au moyen de prix d'achat élevés ont été relativement minimales. La Société pour l'expansion des exportations déclare qu'elle prête à des taux assez élevés pour couvrir ses coûts; il n'y a donc pas d'élément de subvention provenant de cette source et l'ACDI n'a passé aucune commande cette année.

Il serait bon de noter qu'un montant total de \$40,5 millions a été versé en subventions à la construction navale durant l'exercice financier 1965-1966, alors que les taux de subventions étaient de 50% pour les chalutiers et de 40% pour les navires marchands. Ce montant, en dollars constants, est supérieur à celui versé en 1976-1977.

## HISTORIQUE DE L'EMPLOI ET DE LA PRODUCTION

TABLEAU 3  
EMPLOI ET VALEUR DE LA PRODUCTION, 1965-1976

Année civile	Emploi moyen	Production		Réparation de navires
		totale	Construction	
(en millions de \$)				
1977	13 800	645	n.d.	n.d.
1976	15 400	575	400	100
1975	16 344	572	400	98
1974	14 725	469	311	92
1973	15 062	363	226	71
1972	14 647	332	232	52
1971	13 259	264	120	56
1970	13 790	232	92	54
1969	15 183	260	131	52
1968	15 660	264	154	59
1967	18 929	286	160	64
1966	19 492	294	139	56
1965	18 586	275	130	57

Source: Stat Can 42-206 sauf 1977, de Stat Can 31-001 et 72-002

N.B.: Le chiffre qu'on obtient en déduisant la construction et la réparation de navires de la production totale, comprend plusieurs éléments de redressement. Bien que le chiffre soit un indice des activités non navales, ces éléments de redressement doivent être considérés.

## STRUCTURE ET CONTRÔLE

Dans quelque 60 établissements de cette industries, les quatre plus importants emploient presque de tous les employés de l'industrie et la valeur de leur production équivaut à la moitié de la somme totale: les 14 plus importants (figurant à annexe 1) représentent environ 86% du nombre total d'emplois et de la production globale. La plupart des compagnies de ce secteur sont des filiales de grandes sociétés diversifiées. Sept des 14 plus gros chantiers sont soit associés soit intégrés à la division des transports de la société. Trois d'entre elles appartiennent ou sont contrôlées par des gouvernements provinciaux (Québec, Terre-Neuve, et l'I.-P.-É.). 85% de l'industrie est canadienne. La Canadian Vickers Limited et Halifax Shipyard sont contrôlées par des sociétés mère au Royaume-Uni; celles-ci ainsi que certains petits établissements qui sont contrôlés par des sociétés mère américaines représentent 15% de l'industrie, pour le nombre d'emploi et la valeur de la production.

## L'INDUSTRIE PAR RÉGION

Comme on l'a dit précédemment, une des principales raisons qui justifient l'aide gouvernementale est que la construction de navires se situe pour la plupart dans des régions où les emplois sont rares. Cela est particulièrement vrai pour les chantiers du Québec et de la région de l'Atlantique mais il convient de noter que, même en Ontario, plus de la moitié du nombre total d'emplois sont fournis par des chantiers situés assez loin du sud industriel.

### ATLANTIQUE

Statistique Canada relève 18 chantiers dans la région de l'Atlantique; de ce nombre, cinq seulement sont suffisamment importants pour apparaître à l'Appendice I. La valeur de la production et des réparations en 1974 a totalisé \$135 millions et représenté 29% du total canadien. Les emplois au cours de la même année se sont chiffrés en moyenne à 4 300, soit 29% du total de cette industrie.

Le principal chantier maritime à Saint-Jean se spécialise désormais dans la fabrication de pétroliers mais peut produire divers types de navires, allant des bateaux de pêche aux navires de la marine, et est actuellement un des deux chantiers qui envisagent de construire de grands navires pour l'Arctique.

Les chantiers maritimes d'Halifax et de St. John, et de plus petits chantiers de cette région, sont particulièrement bien situés pour effectuer des travaux de réparation sur tous types de navires parcourant l'Atlantique Nord. Ils pourraient tous augmenter le volume de leurs travaux de réparation s'ils amélioraient leurs cales sèches. Le taux d'augmentation a été évalué à environ 600 années-hommes de travail par année. Les plus petits chantiers de cette région, bien qu'ils se spécialisent dans la construction de bateaux de pêche peuvent aussi construire des remorqueurs, des vedettes de patrouille et d'autres petits navires. Ces derniers, et ceux qui sont mentionnés plus haut, comptent parmi les chantiers qui pourraient profiter le plus de la nouvelle limite des eaux territoriales à 200 milles.

Les divers gouvernements provinciaux ont apporté leur aide de façon significative parce qu'ils considèrent l'industrie de la construction navale comme une importante créatrice d'emplois. Les chantiers maritimes sont considérés, jusqu'à un certain point, comme des écoles de formation pour les soudeurs et pour d'autres hommes de métier. Incidemment, cette région profitera de la mise sur pied de cours sur les sciences marines à la Faculty of Engineering and Applied Science à Memorial University; ce projet est appuyé par le Ministère, étant donné qu'un fort pourcentage des architectes et des techniciens navals sont actuellement recrutés à l'étranger.

### QUÉBEC

Il y a trois chantiers d'importance au Québec. La valeur de la production et des réparations en 1974 a totalisé environ \$155 millions et représenté 33% du total canadien. Les emplois au cours de la même année se sont chiffrés en moyenne à 4 900, soit 33% du total de cette industrie.

Les deux chantiers les plus importants du Québec ont exporté beaucoup depuis 1971 (notamment 12 pétroliers et 15 cargos). Un troisième, chantier d'importance, Canadian Vickers, a cessé de construire des bateaux en 1969 pour ne se consacrer qu'à la réparation, mettant ainsi à profit sa situation géographique à l'extrémité est de la Voie maritime du Saint-Laurent.

À l'avenir, Canadian Vickers, et divers petits chantiers poursuivront leurs activités de réparation; le MEER fournit une nouvelle cale sèche pour un petit chantier aux Méchins. Il est possible qu'à Québec on agrandisse l'une des cales sèches déjà existantes, ce qui augmenterait les travaux de réparation pour Davie, étant donné que la cale sèche de Lauzon peut accueillir des navires plus gros que les autres cales sèches dans l'Est du Canada, sauf à Saint-Jean. Quelques-uns des plus gros navires qui entrent au Port de Québec sont même trop gros pour cette cale sèche.

Le plus important point d'interrogation au Québec est l'avenir des nouvelles constructions aux chantiers de Davie et Marine Industrie. Les deux se sont concentrés sur l'exportation et ont perdu les anciens propriétaires de navires qui leur assuraient un marché captif. Ils cherchent maintenant de nouveaux débouchés en Afrique et en Asie. Davie sera capable de construire des navires pour l'Arctique si elle agrandit ses installations actuelles. Marine Industrie se trouve sur la rivière Richelieu et ne peut accueillir des navires de plus de 20 000 tonnes.

## ONTARIO

L'Ontario compte trois chantiers maritimes d'importance. La valeur de la production et des travaux de réparation en 1974 a totalisé \$56 millions et représenté 12% du total canadien, alors que les emplois se chiffraient en moyenne à 2 000, soit 14% du total de cette industrie.

Les deux plus importants chantiers se spécialisent dans la construction de transporteurs en vrac auto-déchargeurs et dont la grosseur maximale est celle que permet la Voie maritime du Saint-Laurent. Ils construisent également d'autres types de navires océaniques et pour les eaux intérieures. Il est presque certain que les armateurs canadiens suivront l'exemple des armateurs américains et commanderont des navires pour la partie supérieure des Grands Lacs, navires dont la capacité est deux fois celle des navires de la Voie maritime. Un marché captif s'ouvrira alors au premier chantier qui se dotera des installations de production nécessaires. Toute-fois, l'autre chantier aura encore à effectuer beaucoup de travaux de réparation et recevra encore des demandes pour des plus petits navires, dont des traversiers et des cargos. Port Arthur se spécialise dans les réparations et parfois effectue des conversions majeures, ce qu'il continuera de faire.

Divers petits chantiers construisent des bateaux de croisière et d'autres petits navires et continueront de le faire.

## COLOMBIE-BRITANNIQUE

Statistique Canada énumère 22 chantiers de construction et de réparation de navires en Colombie-Britannique, mais plus de 50% du total des activités sont effectuées par les trois plus grands chantiers apparaissant à l'Appendice I. La valeur de la production et des réparations en 1974 a totalisé \$123 millions et représenté 26% du total canadien. Les emplois se sont chiffrés en moyenne à 3 400 en 1974, soit 24% du total pour cette industrie. Ils se chiffrent actuellement à 2 200.

Tous les chantiers travaillent principalement pour le marché local qui demande des traversiers pour le gouvernement de la Colombie-Britannique et de gros navires spéciaux pour les compagnies forestières. Actuellement, Burrard Dry Dock travaille à la construction de deux brise-glace de taille moyenne pour le gouvernement fédéral.

TABLEAU 4  
EMPLOIS PAR RÉGION, RÉCEMMENT  
(milliers de personnes)

Région	Sept. 1974	Sept. 1975	Mars 1976	Sept. 1976	Mars 1977	Sept. 1977
Atlantique	4,4	5,1	4,5	4,5	3,8	4,0
Québec	5,2	5,8	5,8	5,7	5,2	5,5
Ontario et Prairies	2,0	2,5	2,5	2,1	2,1	1,7
Colombie-Britannique	2,3	3,4	3,5	2,4	2,1	2,6
CANADA	14,6	16,8	16,3	14,7	13,2	13,8

Source: Statistique Canada 72-002.

Il existe une différence considérable entre les salaires payés en Colombie-Britannique et ceux payés ailleurs au Canada et cela n'est que partiellement justifié par de meilleures conditions climatiques sur la côte ouest (Les chantiers au Québec, particulièrement, ne peuvent maintenir leur productivité maximale pendant la saison froide).

TABLEAU 5  
SALAIRES HORAIRES, CANADA ET RÉGIONS

	Colombie- Britannique	Québec	Atlantique	Canada
Novembre 1977	10,00	7,74	6,63	7,72
Novembre 1976	8,75	6,95	6,37	6,91
Novembre 1975	8,42	6,32	5,60	6,41
Novembre 1974	7,04	5,32	4,85	5,47
Novembre 1973	6,02	4,63	4,40	4,82
Novembre 1972	5,43	4,18	3,89	4,32

Source: Statistique Canada 72-002.

N.B.: Les salaires de l'Ontario ne sont pas publiés.

Les salaires dans toutes les régions reflètent largement la concurrence de l'industrie de la construction qui engage à peu près les mêmes ouvriers spécialisés, c.-à-d. soudeurs, électriciens, etc. Une étude comparative des salaires montre que ceux de l'industrie de la construction tout court sont généralement plus élevés que ceux de l'industrie de la construction de navires et c'est donc à cause des pressions exercées par la première que les salaires sont élevés.

La détérioration constante de la situation concurrentielle des constructeurs de navires canadiens par rapport aux constructeurs étrangers saute aux yeux lorsqu'on compare nos salaires avec ceux des États-Unis. Jusqu'en 1974, les taux canadiens étaient bien en-dessous de ceux des É.-U. mais en 74, le taux moyen était de \$5,03 au Canada et de \$4,98 aux États-Unis. Les plus récents chiffres disponibles (novembre 1977) révèlent que le taux au Canada est de \$7,72 tandis qu'il est de \$6,58 aux É.-U.

Les niveaux des salaires canadiens deviennent à moyen terme plus concurrentiels avec ceux des constructeurs traditionnels de navires européens. Toutefois, plusieurs pays en voie de développement (le Brésil et la Corée par exemple) donnent plus d'ampleur à leur industrie de la construction navale.

## SPÉCIALISATION ET DIVERSIFICATION

Produire en séries des navires de même type et de même taille présente de grands avantages. Lorsque les commandes ont afflué, plusieurs chantiers canadiens ont trouvé profitable de se spécialiser. Par exemple, Davie et St. John construisent surtout des pétroliers tandis que Marine Industrie a reçu des commandes pour 21 cargos semblables et qu'Halifax concentrait ses efforts sur la construction d'installations de forage de pétrole. Malheureusement, l'état actuellement dépressif du marché ne permet plus de choisir et la plupart des chantiers navals canadiens prendrait maintenant n'importe quel travail sans tenir compte du type de navire.

À moyen et à long terme, il serait cependant souhaitable d'encourager le processus de la spécialisation. La rationalisation semble offrir la meilleure possibilité pour capitaliser sur les marchés qui se développent pour les navires arctiques, le remplacement des navires de la Marine de guerre, les navires des Grands Lacs, les vaisseaux patrouilleurs et la réparation de navires.

Cependant, nous devons chercher un volume croissant d'activités non maritimes afin d'utiliser le surplus de la capacité de production de certains établissements. Les cadres, en général, sont conscients de ce besoin, mais ils doivent faire face à un double problème:

- il existe déjà une capacité importante pour l'ingénierie lourde, la construction de wagons de chemin de fer, etc., et les chantiers doivent concurrencer les autres établissements canadiens qui desservent maintenant ces marchés; les commandes seront donc difficiles à obtenir;

- la construction de navires est plutôt une industrie de main-d'oeuvre (c'est pourquoi cette industrie prend si rapidement de l'expansion dans des pays tels que la Corée) et les activités non maritimes n'entraînent pas de nombreuses heures-hommes au dollar de commandes de sorte que les niveaux d'emploi actuels seront difficiles à maintenir si les chantiers navals diversifient leur production hors du domaine maritime.

## TENDANCES DE LA PRODUCTION

La valeur de la production par employé a augmenté de 150% au cours de la période 1969-70 à 1975-76. Cependant, la production a atteint un plateau au début de 1976. Étant donné la chute brutale du nombre de personnes employées dans cette industrie, d'un sommet de 16 500 dans la seconde

## FINANCEMENT DE L'EXPORTATION

La disponibilité du financement pour l'exportation à des conditions concurrentielles constitue un élément essentiel du succès d'un pays en tant qu'exportateur de navires.

Les chantiers navals canadiens peuvent disposer des services de la Société pour l'expansion des exportations. Cette dernière fournit deux types d'aide financière pour les exportations. La première consiste à assurer un crédit à l'exportation qui est normalement fourni par les banques à charte pour une période de moins de cinq ans, et la seconde consiste en prêts directs de plus de cinq ans.

En 1969, treize pays membres de l'OCDE qui construisent des navires, y compris le Canada, se sont mis d'accord pour limiter les facilités de financement gouvernemental à l'exportation de vaisseaux. Ce protocole a été amendé en 1970, en 1974 et en 1975 et il a été généralement observé jusqu'à 1976.

Une bonne part des demandes d'aide des pays du tiers monde est reliée à des contrats de construction de navires et de temps le Canada a l'occasion de soumissionner par l'intermédiaire de l'ACDI. Le mécanisme actuel selon lequel ces contrats sont offerts au Canada ne joue cependant pas en faveur du Canada, ni en fait la politique actuelle de l'ACDI qui met l'accent sur l'aide sans engagement.

## IMPORTATIONS — EXPORTATIONS

Bien que les constructeurs de navires canadiens consacrent beaucoup d'efforts au marché de l'exportation, un nombre important de navires usagés ont été importés au Canada pour répondre à certains besoins du marché domestique. Tonne pour tonne, ces vieux navires (certains remontent à 1909) sont beaucoup moins chers que les nouveaux vaisseaux de sorte que les chiffres (en dollars) pour les exportations et les importations qui figurent au tableau 6 ne montrent vraiment pas dans quelle mesure les navires importés se sont emparés du marché domestique potentiel. La possibilité de restreindre les futures importations est étudiée à l'heure actuelle par le ministère des Transports puisque les vieux navires, même s'ils sont presque entièrement refaits, diminuent la moyenne de qualité de la marine marchande canadienne. Cependant, certains commerces ne peuvent se faire de façon rentable avec des navires neufs et pour cette raison le ministère des Transports répugne à freiner les importations. Depuis 1950, le ministre des Transports a le pouvoir de refuser l'immatriculation au Canada, en vertu de l'article 22 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Les exportations qui comptaient pour 70% du tonnage construit dans la période 1974-76 et presque la moitié de la valeur des constructions, déclineront à moins que des commandes n'arrivent très bientôt, étant donné que les commandes reçues pendant le boom sont presque terminées. L'accès au marché des États-Unis, qui pourrait fournir un important complément à la demande nationale, est bloqué par la loi américaine (Jones Act) qui stipule que tous les navires transportant des cargaisons ou des passagers d'un point à un autre des États-Unis doivent être construits aux États-Unis, et par le tarif douanier de 50% sur les réparations effectuées en dehors des États-Unis. L'accord à frais partagés sur

TABLEAU 6  
EXPORTATIONS, IMPORTATIONS, ET BALANCE COMMERCIALE DE L'INDUSTRIE  
DE LA CONSTRUCTION ET DE LA RÉPARATION DE NAVIRES

Année	Exportations*	Importations	Bilan
	(en milliers de dollars)		
1976	146 022	49 747	+ 96 276
1975	209 757	58 482	+151 275
1974	109 568	60 893	+ 48 675
1973	145 172	36 501	+108 671
1972	20 967	33 494	- 12 527
1971	13 379	16 929	- 3 550
1970	25 069	15 017	+ 10 052

Source: Statistique Canada

\*Ces valeurs ne peuvent être comparées avec la valeur de la production puisque cette dernière comprend des subventions et éléments exclus ici.

la défense entre le Canada et les États-Unis permet cependant aux chantiers et aux fabricants canadiens d'obtenir des sous-contrats de la Marine américaine dont certains ont été assez imposants. Bien que les autres marchés d'exportation restent ouverts aux chantiers canadiens, il y a peu chance qu'ils obtiennent des contrats à court et à moyen terme sauf dans des cas exceptionnels où le financement et d'autres facteurs sont favorables aux constructeurs de navires canadiens.

## **TARIFS CANADIENS**

L'industrie canadienne est très sensible aux conditions du marché mondial. Les armateurs canadiens ne sont pas obligés d'enregistrer leurs bateaux au Canada sauf les caboteurs et même ces bateaux n'ont pas besoin d'être construits au Canada. Comme la concurrence devient de plus en plus forte, les chantiers étrangers ont pu obtenir quelques commandes de nouveaux navires arborant le drapeau canadien et cette tendance pourrait s'aggraver.

L'article tarifaire 44000-1 est de 25% sur l'importation des navires destinés au cabotage (défini comme le transport de marchandises ou de passagers entre divers points au Canada). Cependant, il y a une exception pour les vaisseaux de construction britannique, de sorte qu'un navire qui a été construit presque n'importe où dans le Commonwealth, par ex. Singapour, peut être importé au Canada en franchise. En vertu de ce tarif, le droit de douane n'est payable que lors de la demande d'une licence de cabotage, de sorte qu'en pratique il a été possible pour les navires construits à l'étranger de naviguer sous les couleurs canadiennes sans payer de droit de douane dans les eaux canadiennes et même sur les Grands Lacs pour autant qu'ils servent au commerce international entre les ports américains et canadiens.

L'article tarifaire 44002-1 s'applique aux navires autres que ceux autorisés à se livrer au cabotage. Le tarif de préférence britannique est de 15% et les autres tarifs sont de 25%. Très peu de navires marchands appartiennent à cette catégorie.

L'article tarifaire 43935-1 permet aux navires de pêche commerciale, d'une longueur immatriculée de 100 pieds, d'entrer en franchise (selon le T.P.B. et le T.N.P.F.).

L'Association des chantiers maritimes canadiens s'est plainte que même les navires soumis au droit de douane de 25% sont entrés au Canada à un coût très minime, puisque la valeur de base laquelle le droit est calculé à cause de précédents, est très en-dessous du prix de remplacement canadien. Cette question a soulevé les plaintes de la part de l'Association des chantiers maritimes canadiens qui ont été appuyés par notre ministère. Les navires de forage, comme ceux qui ont été importés par la Dome Petroleum sont entrés en totale franchise, en raison d'un décret de remise de droits.

On a récemment établi des modalités pour appliquer les droits compensatoires pour les importations subventionnées à tort. Cette méthode de protection sera étudiée à la lumière des intérêts commerciaux du Canada dans la situation du marché international de la construction de navires. Le dumping est difficile à prouver puisqu'il est presque impossible de connaître les prix des pays exportateurs pour les comparer à ceux du Canada. Cependant, avec une ordonnance ministérielle, Revenu Canada peut établir un prix domestique. Il serait bon de noter que lors des recherches pour instituer le droit compensatoire, il n'est pas nécessaire de faire la preuve d'une telle différence de prix. Une preuve de subvention et de préjudice est suffisante pour appliquer ce droit compensatoire.

## **NÉGOCIATIONS COMMERCIALES MULTILATÉRALES**

Les présentes négociations commerciales portent sur les tarifs douaniers et également sur des mesures non tarifaires comme les préférences de fret et les approvisionnements et subventions du gouvernement par rapport aux droits compensatoires.

## **PERSPECTIVES D'AVENIR POUR L'INDUSTRIE**

Pour ce qui est de l'avenir immédiat, la situation concurrentielle du Canada est bien mal en point. Les constructeurs de navires canadiens, qui ont des frais de production jusqu'à \$20 l'heure par année-personne, doivent faire face à la concurrence des chantiers asiatiques qui basent leurs

moitié de 1975 (moyenne mensuelle) à seulement 13 700 au début de 1977, il est possible que la valeur de la production de l'industrie en 1978 soit inférieure au niveau des trois années précédentes, en dollars courants, et que la production réelle soit bien en-dessous du record établi en 1975.

Si cette tendance continue, la viabilité de cette industrie sera sérieusement menacée. Il serait alors avantageux qu'un ou deux des chantiers les moins compétitifs se retirent de la construction de navires permettant aux autres chantiers d'avoir suffisamment de travail potentiel pour survivre en tant que constructeurs de navires. Au cours du marasme de 1968-70, deux importants établissements ont cessé toute construction de navires (V.M.D. sur la côte ouest et Vickers à Montréal) et, de cette façon, ont aidé à rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande.

## FRAIS D'ÉTABLISSEMENT

Statistique Canada rapporte les frais d'établissement suivants de l'industrie de la construction et de la réparation de navires pour la période 1964-75:

Terrains et bâtiments	\$ 43 millions
Machinerie et équipement	69 millions
Total	\$112 millions

Cela représente une dépense moyenne de \$9 370 000 pour chacune des douze années. Autrement dit, cela équivaut à 3,9% de la valeur totale de la production de l'industrie durant cette période.

Afin d'encourager les dépenses destinées à améliorer la productivité, le Programme d'aide à l'industrie de la construction de navires peut recevoir de la Couronne 50% de ces dépenses, jusqu'à concurrence de 3% du coût approuvé des navires admissibles, construits ou convertis par le chantier naval. Au niveau courant de \$400 millions par année de construction, le financement d'égal appoint serait de plus de \$24 millions par an, ce qui est bien au-delà des \$19 millions déclarés en 1975.

## LA RENTABILITÉ DE L'INDUSTRIE

Comme on peut le voir sur le tableau de l'Annexe 2, la grande majorité des constructeurs de navires canadiens sont des divisions ou des filiales d'importantes sociétés. Par conséquent, leurs actions ne sont pas négociées, et il est difficile d'évaluer la part des propriétaires. Les profits sont aussi rarement séparés et même les sociétés dont l'activité principale est la construction de navires tendent à avoir des revenus substantiels en provenance d'autres sources, y compris les capitaux investis au nom de leurs sociétés mères.

Les données disponibles montrent cependant que quelques-unes des grandes firmes canadiennes font face à des pertes importantes, en dépit des 20% de subsides du gouvernement.

Il existe bien sûr quelques chantiers navals rentables mais ils tendent à effectuer surtout du travail du radoub et à n'accepter les nouvelles commandes de construction que lorsqu'elles semblent assez intéressantes: les vaisseaux destinés aux gouvernements provinciaux et fédéral ont constitué un pourcentage élevé du travail de construction effectué récemment dans les chantiers de la côte ouest. Dans l'est un chantier est devenu rentable en 1969 en supprimant la construction et en se consacrant entièrement à la réparation des navires.

Il existe un groupe intermédiaire de chantiers navals qui accomplissent une grande part de leurs travaux pour leurs sociétés mères propriétaires de navires. Le fait de déclarer des bénéfices ou non dépend dans une large mesure des responsables du système de comptabilité de la société mère.

Parmi les chantiers plus petits, Georgetown, Ferguson et Marystown ne seraient plus engagés dans de nouvelles constructions (les deux premiers pourraient bien être fermés complètement) sans les gouvernements provinciaux de l'Île-du-Prince-Édouard, de Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve. Ces chantiers ont tous eu besoin d'une aide importante au cours des dernières années étant donné le faible volume de travail et l'escalade des coûts de la main-d'oeuvre et des matériaux. Le fait que ces trois chantiers se fassent concurrence pour obtenir les quelques commandes disponibles dans la région n'arrange pas les choses.

prix sur des taux de production aussi bas que \$3 l'heure par année-personne. Même la double protection du tarif de 25% et de la subvention de 20% ne permet pas aux constructeurs de navires canadiens de concurrencer certains prix coréens, et cela s'applique à tous les genres de navires; pas seulement à ceux produits en séries sur un modèle standard. Récemment, un chantier naval coréen a même réussi à présenter une soumission étonnamment basse pour un navire spécialement conçu pour naviguer entre Montréal et St. John's.

À plus long terme cependant, il est presque certain que les prix asiatiques reviendront à un niveau qui permettra un meilleur rendement des investissements qui sont considérables (la plus récente installation coréenne a coûté environ \$70 millions et il n'y a qu'une petite partie de cette dette qui soit amortie jusqu'ici). De nombreux pays européens réduisent actuellement leurs capacités de production et il est possible que la demande de nouveaux navires augmente suffisamment au cours des prochaines années pour sortir les prix du marasme dans lesquels ils se trouvent aujourd'hui. Le Canada doit donc garder son industrie en vie, quitte à en réduire la taille, jusqu'à ce que la crise actuelle soit passée.

Dans l'avenir, l'industrie canadienne devra se résoudre à répondre aux besoins de son marché traditionnel, le gouvernement et les armateurs canadiens. Ces derniers pourraient représenter une forte demande si la navigation arctique prenait l'expansion prévue. Il est probable que l'industrie se stabilisera alors à un niveau d'activité un peu plus bas que celui qu'elle connaît actuellement et que l'aide gouvernementale restera la même.

## **ENCOURAGEMENTS AUX ARMATEURS CANADIENS**

Puisque les armateurs canadiens représentent le principal marché pour les constructeurs canadiens, l'industrie est incommodée de devoir être en concurrence tant sur le marché intérieur qu'extérieur avec les chantiers naval étrangers qui, eux, peuvent s'occuper de tous les aspects des transactions, y compris le financement. Quand ils font affaire à l'étranger, les chantiers canadiens peuvent s'adresser à la SEE, mais il n'existe aucune forme d'aide comparable pour les ventes domestiques. Au cours des dernières années, la position relativement désavantageuse des constructeurs canadiens a empiré: dans les accords de location, la législation fiscale réduit considérablement les possibilités de financement.

En raison du prix des navires qui augmente continuellement (un vracquier conçu pour la voie maritime coûte actuellement \$30 millions et un méthanier peut coûter jusqu'à \$250 millions), le financement devient un facteur important dans l'économie de l'exploitation navale. Un armateur américain qui reçoit un crédit de 10% à l'investissement et qui finance son nouveau navire en vertu du Title XI (garanties gouvernementales) peut s'en tirer avec une mise de fonds de 5% du coût initial du navire à la livraison; il a jusqu'à 20 ans pour rembourser les 85% qui restent et cela à un taux d'intérêt actuellement fixé à un peu plus de 8%. Les armateurs canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs et qui voient passer des navires battant pavillon américain ont raison de se plaindre que les coûts de financement ont détruit leur situation avantageuse et qu'ils n'ont plus les moyens d'acheter des navires construits au Canada (plusieurs ont récemment importé des navires et profité du financement à l'exportation et des prix moins élevés des autres pays).

Il faudrait aux armateurs canadiens une forme quelconque d'encouragement pour que nos constructeurs de navires puissent l'emporter même sur le marché domestique.

## **NAVIGATION ARCTIQUE**

Le Canada qui jouit d'une réputation internationale est considéré comme un des chefs de file dans le domaine des brise-glace. On vient de terminer le premier vracquier commercial de classe arctique à Port Weller; début d'une nouvelle ère dans le développement du transport maritime dans l'Arctique. Un accord d'échanges technologique à ce sujet est intervenu récemment entre un chantier naval canadien, la Saint-John Shipbuilding and Dry Dock Co. Ltd, et le plus important chantier naval finlandais, Wartsila Ab. Deux importantes initiatives actuellement en cours et qui ont trait à la prospection de matières énergétiques dans l'Arctique comportent des ramifications importantes pour l'industrie de la construction navale et des transports maritimes canadiens.

Dome Petroleum Ltd négocie actuellement avec des chantiers canadiens la construction d'un brise-glace de classe arctique 10 et de deux barges devant être utilisés lors des forages de prospection dans l'Arctique; ces navires coûteront plus de \$200 millions.

La Dome discute également de la possibilité d'un important projet de développement de gaz naturel liquéfié dont le début est prévu pour le milieu de 1980. Ce projet comprendrait la construction de trois méthaniers de 125 000 m<sup>3</sup> et la possibilité d'autre construction navale. Comme entreprise distincte, Petro Canada propose également que le GNL soit acheminé de l'Archipel par voie maritime. Ce projet nécessiterait à ses débuts deux méthaniers résistants à la glace, d'une grosseur comparable à celle proposée par Dome et possiblement un brise-glace. De plus, Petro Canada a l'intention d'utiliser une usine de liquéfaction montée sur chaland et même si les principaux composants sont fabriqués à l'étranger, la construction des chalands et l'assemblage de l'équipement donnera lieu à d'importants contrats pour un ou plusieurs chantiers navals canadiens. L'Office national de l'énergie n'approuvera peut-être qu'un seul de ces deux projets. Cependant, la construction du brise-glace et des barges fournira plusieurs années-hommes de travail dans les chantiers et aura un effet très positif sur les industries de soutien, surtout si ces navires sont propulsés par des moteurs canadiens, ce qui sera très probablement le cas.

Actuellement, les brise-glace et les barges pourraient être construits au Canada mais la taille des méthaniers est beaucoup trop considérable pour les chantiers canadiens. Par conséquent, si l'industrie canadienne veut profiter au maximum du développement des ressources de l'Arctique, il faut absolument que le Canada acquière la capacité de production nécessaire. En raison de l'investissement de capitaux de l'ordre de \$50 millions que cela représente, un seul chantier pourra vraisemblablement se lancer dans l'entreprise. Les mécanismes destinés à encourager les investissements sont déjà prévus dans les dispositions du Programme d'aide aux constructeurs de navires.

Plusieurs études sont actuellement en cours afin de déterminer la rentabilité d'utilisation des navires pour transporter le pétrole et le gaz naturel depuis l'Arctique canadien. Cependant, ces études n'évaluent pas les avantages économiques qui pourraient résulter de la construction de ces navires au Canada. Pour que l'industrie de la construction navale puisse retirer le maximum de ces projets, une étude est actuellement en cours sur les sujets suivants:

- la faisabilité de la construction des pétroliers et des méthaniers au Canada,
- le coût de production de ces navires par rapport aux prix à l'étranger,
- les désavantages pour l'armateur qui fait construire ses navires au Canada; exprimés en cents par baril ou par million de pieds cubes, répartis sur la longévité du navire.
- l'élasticité des marchés du gaz et du pétrole si les prix sont majorés afin de permettre l'utilisation de navires construits au Canada.

## **PROGRAMME DE REMPLACEMENT DES NAVIRES DE GUERRE**

Le Canada a prouvé depuis longtemps qu'il est capable de construire ses propres navires de guerre. Depuis 1950, les chantiers navals canadiens et industries connexes, de concert avec le ministère de la Défense nationale, ont construit entre autres, vingt-quatre destroyers de cinq classes différentes et trois grands navires de soutien opérationnel.

Le programme de remplacement des frégates proposé actuellement par la Marine canadienne tiendra une place importante sur le marché canadien de la construction des navires dans les années 80. Même si le premier navire n'est pas commencé avant 1981, ce programme pourrait néanmoins jouer un rôle important dans la restructuration de l'industrie canadienne de la construction navale. En vertu du Programme, il est possible que 20 navires soient construits de 1981-1991. Cependant, l'approbation du Cabinet sera d'abord sollicitée pour un programme de 6 navires devant être livrés entre 1985 et 1988. On estime que chaque navire suscitera 1 250 années-hommes de construction navale proprement dite et 1 700, pour la fabrication des éléments. Il est probable que l'industrie canadienne sera chargée du design et de la construction des navires, sous la direction du ministère de la Défense Nationale. Ce programme peut être d'une importance capitale pour la prospérité non seulement des industries canadiennes de construction navale et de fabrication des éléments, mais également pour d'autres industries et plus particulièrement celles de l'électronique et des communications. Il est prévu que 20 à 30% du coût de ces navires représenteront de l'électronique.

À l'heure actuelle, on espère acheter ces navires en se servant d'une nouvelle procédure d'approvisionnement. Après que le projet aura été clairement défini, les constructeurs de navires et

entrepreneurs devront se qualifier afin de pouvoir soumissionner pour toutes les clauses du contrat, ce qui comprendra un plan détaillé du navire, sa construction proprement dite, les essais et la formation de l'équipage. Le présent programme aura peut-être des répercussions sur la restructuration de l'industrie de la construction navale, dans la mesure où les préqualifications nécessaires limiteront la concurrence à deux chantiers. Ceci pourrait amener aussi la concentration de toute la nouvelle construction navale vers un seul chantier.

## **APPROVISIONNEMENT GOUVERNEMENTAL, AUTRE QUE CELUI DU PROGRAMME DES FRÉGATES**

Au cours des années, l'approvisionnement gouvernemental a, en tant que marché pour l'industrie de la construction navale, fluctué de façon spectaculaire. En 1960, il représentait 27% de la production de l'industrie. En 1970, l'approvisionnement gouvernemental représentait 2% de la production totale et actuellement il se situe aux alentours de 10%. L'industrie a suggéré l'approvisionnement gouvernemental comme moyen de stabiliser la demande par le maintien d'une certaine liste d'achats, c'est-à-dire des navires à commander lors des périodes creuses. Il serait toutefois difficile d'appliquer ce concept en raison de la disparité des besoins des flottes qui relèvent de ministères différents (Transports, Défense Nationale, Environnement, Pêcheries, Travaux Publics, GRC).

Néanmoins, un effort soutenu de la part de l'organisme d'approvisionnement gouvernemental pour produire les commandes des divers ministères au cours de la période creuse aiderait grandement à améliorer le sort des constructeurs canadiens durant les trois prochaines années, que l'on prévoit critiques. Si cette mesure était approuvée, il serait nécessaire de redistribuer les budgets ministériels et de répartir les dépenses sur les années financières de 1978 à 1980. Parmi les contrats potentiels d'importance, il y a la construction d'un brise-glace polaire qui pourrait assurer la survie d'au moins un chantier. Cependant, il est peut probable que le travail commence avant 1979. On prévoit également la conversion d'un certain nombre de navires de la Garde côtière qui ont atteint la moitié de leur potentiel. Le Programme de remplacement des navires de la Garde côtière pourrait assurer du travail à des chantiers de grosseur intermédiaire durant la période de 1978 à 1981. Le ministère de l'Environnement a identifié un besoin pour des navires patrouilleurs suite à la parution de la Loi de la conférence maritime et il semblerait qu'avant de créer une nouvelle génération de navires de pêche commerciale, il faudrait construire des navires expérimentaux. En plus du Programme de remplacement des navires de la Marine, dont on fait état ailleurs, un petit nombre de conversions et de remplacements de petits navires de la marine est prévu.

À cause des restrictions budgétaires au sein du gouvernement, plusieurs agences gouvernementales et corporations de la Couronne ont récemment manifesté une tendance vers la location ou l'affrètement de navires étrangers. Bien que les traversiers construits au Canada coûtent jusqu'à 45% plus cher que ceux offerts actuellement à rabais par les chantiers étrangers, il n'en demeure pas moins que la construction de ces navires dans l'Est canadien profiterait grandement à l'économie nationale. Il pourrait donc être plus avantageux pour le gouvernement que les traversiers soient construits au Canada.

## **LA FLOTTE DES GRANDS LACS**

A moyen terme, il faudra construire des vracquiers de grosseur intermédiaire pour le transport du charbon et des autres matières en vrac. Cependant, certains de ces navires seront conçus exclusivement pour les Grands Lacs et seront plus gros que ceux conçus pour la voie maritime. Les installations existantes devront être modifiées afin de permettre la construction et la réparation de ces plus gros navires et ceci fait partie de l'étude du fédéral sur les installations des Grands Lacs.

## **MARINE MARCHANDE AU LONG COURS**

Transport Canada étudie actuellement la viabilité économique d'une marine marchande hauturière. Si ce ministère décidait d'appuyer la création d'une marine marchande au long cours,

battant pavillon canadien, il y aurait probablement un marché intéressant pour des pétroliers et autres cargos fabriqués au Canada, semblables à ceux construits actuellement pour les armateurs grecs et autres propriétaires de navires étrangers.

Toute la question de la protection contre la concurrence des navires construits à l'étranger est à l'étude.

## **MARCHÉS D'EXPORTATIONS**

En dépit de la crise sérieuse que traverse actuellement l'industrie de la construction navale, il existe quand même un marché sous-jacent pour un certain nombre de navires, surtout les modèles pour lesquels les chantiers navals canadiens se sont créés une réputation. Cependant, parmi les acheteurs de ces navires se trouvent de nombreux pays en développement qui ont accès au financement généreux offert par d'autres pays constructeurs de navires. Les constructeurs de navires canadiens pourront pénétrer ce marché dans la mesure où le financement du gouvernement canadien, offert par l'intermédiaire de la SEE et/ou de l'ACDI, sera concurrentiel.

Plusieurs chantiers navals importants, surtout les trois situés au Québec, ont réussi à décrocher des sous-contrats de la Marine américaine, en vertu du Programme canado-américain de partage de la production de défense et certains fabricants de composants maritimes ont également profité de ce marché. Des négociations se poursuivent actuellement pour d'autres sous-traitances qui pourraient s'élever à \$20 millions par an au cours de la prochaine décennie.

## **EFFETS DE LA LIMITE DE 200 MILLES**

Il est prévu que l'extension des eaux territoriales aura un effet sensiblement favorable sur l'industrie canadienne de la pêche et surtout dans le secteur secondaire de la transformation du poisson. A moins que les flottes de pêche étrangères opérant dans les eaux canadiennes soient forcées de faire leurs réparations au Canada, il n'est pas certain que la nouvelle limite aura un effet bénéfique sur l'industrie de la construction navale. De plus, il est fort possible, à court terme du moins, que l'achat, par le gouvernement, des navires de surveillance nécessaires à l'application des lois sur la pêche et la pollution constituent le principal avantage pour les constructeurs canadiens. Selon les résultats des négociations sur les droits de pêche avec les autres pays, il pourrait y avoir une importante augmentation des réparations de navires le long de la côte Atlantique. De plus, à long terme, et au fur et à mesure que les stocks de poissons se referont et qu'il sera nécessaire de remplacer les navires utilisés actuellement, il est possible que la limite de 200 milles fasse accroître la demande de navires de pêche canadiens.

## **RÉPARATION DES NAVIRES**

La réparation compte pour environ 20% des ventes réalisées par les chantiers et, au cours des trois dernières années, on a estimé sa valeur à \$100 millions par an. Il s'agit d'une activité relativement plus stable que la construction des navires neufs. Bien que la plupart des chantiers navals trouvent profitable de se consacrer aux deux activités, certaines firmes se spécialisent seulement dans la réparation de navires. Des études récentes ont montré des possibilités d'expansion dans ce secteur, surtout en ce qui concerne les navires étrangers faisant escale dans des ports canadiens qui, en tant que tels, représentent un marché potentiel d'exportation. Cependant, il sera nécessaire de faire des investissements de capitaux considérables, surtout pour des cales sèches adéquates, si ce potentiel doit être exploité à fond. Généralement, le gouvernement fournit ou finance les cales sèches en tant qu'infrastructure nécessaire aux systèmes de transport maritime et activités connexes de construction et de réparation des navires.

## **CALES SÈCHES**

L'exploitation des possibilités de radoub requiert, entre autres, des chantiers et du matériel dont la capacité correspond à la dimension des vaisseaux à desservir. Les cales sèches sont les structures essentielles les plus coûteuses; elles permettent de tirer de l'eau de gros vaisseaux jaugeant des milliers de tonneaux pour réparer les parties normalement immergées. La configuration des cales sèches modernes reflète l'évolution de la forme et de la taille des navires. Alors qu'un navire transocéanique de jauge courante avait aux années 1950 une capacité de 10-15000 tpl, la jauge courante de notre époque est de 40 000 à 50 000 tpl et quelques gros navires dépassent 50 000. Dans le cadre de l'industrie internationale de la réparation navale, les cales sèches ne sont pas rentables. Elles ont donc été fournies ou fortement subventionnées par les gouvernements autour du monde à titre d'infrastructure indispensable du transport maritime et des opérations navales.

## **MESURES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL**

### **1973 à 1977**

Un comité du gouvernement fédéral a été établi en 1973 pour étudier la suffisance des bassins de radoub et des cales sèches au Canada. La situation sur la côte Ouest a été exposée pour la première fois au Cabinet en 1975. Ce dernier, en réponse à la soumission, a convenu que, pour assurer des installations de radoub répondant aux besoins du transport maritime dans la région de la côte Ouest jusque dans les années 1980, il fallait rénover le bassin de radoub d'Esquimalt, propriété du gouvernement, et de quelque façon doter Vancouver d'une cale sèche locale. C'est alors que le Cabinet a ordonné au ministère des Travaux publics de rénover la cale sèche d'Esquimalt et au ministère de l'Industrie et du Commerce de s'informer et de rendre compte des possibilités quant au genre, au coût et aux options de propriété pour une cale sèche flottante à Vancouver. Cette enquête ainsi qu'un rapport sur la suffisance des installations dans cinq provinces de l'Est sont maintenant terminés. En plus, on a institué une enquête sur la suffisance des cales sèches sur les Grands Lacs.

## **COLOMBIE-BRITANNIQUE**

Ces installations améliorées d'Esquimalt et du port de Vancouver permettraient aux radoubeurs locaux de maintenir le niveau actuel des opérations et de se faire adjudger la réparation de navires étrangers. L'activité suscitée par ces installations maintiendrait quelque 600 emplois continus. En termes de chiffre d'affaires, les opérations pourraient s'élever à quelque \$30 millions par an, dont au moins 50% proviendraient des navires battant pavillon étranger.

## **QUÉBEC**

Avec le concours financier fédéral obtenu par l'entremise du ministère de l'Expansion économique régionale, le gouvernement provincial a entrepris au coût de \$2,9 millions la construction d'une cale sèche sur le Bas Saint-Laurent. Les enquêtes ont décelé d'autres possibilités de saisir une plus grande part du marché de la réparation des vaisseaux étrangers, pour lesquels des rénovations, de nouvelles grues, et des modifications aux cales sèches du gouvernement fédéral à Lauzon seront éventuellement nécessaires.

## **NOUVEAU-BRUNSWICK**

À Saint-Jean, une cale sèche agrandie pourrait assurer le radoub des gros navires qui voguent dans ces parages. L'exploitation fructueuse par la Saint John Shipbuilding and Dry Dock Co. Ltd. du marché de la construction des navires a entraîné l'emploi de la cale sèche existante à cet endroit pour la construction des nouveaux bâtiments et l'abandon du radoub. Cependant, les occasions perdues au titre du radoub sont appréciables et l'on a formulé des projets pour les saisir. Il faudra toutefois augmenter la capacité de mis en cale sèche, et la façon la plus rentable d'y parvenir serait peut-être de d'agrandir l'installation actuelle.

## **NOUVELLE-ÉCOSSE**

Les enquêtes menées par le Comité interministériel pour l'étude des cales sèches, la Nouvelle-Écosse et l'EER indiquent d'assez grandes possibilités, au domaine du radoub des gros navires, pour justifier une organisation sérieusement engagée, à condition de disposer d'espace suffisant en cale sèche. Depuis quelques années, Halifax Shipyards s'applique surtout à la construction de plates-formes de forage au large des côtes et permet au radoub de passer au second plan. Privé de toute tentative sérieuse de commercialisation, le dock flottant de la compagnie a été abandonné, de sorte que la mise d'un navire moyen en cale sèche est actuellement impraticable en Nouvelle-Écosse.

Le coût d'une installation permettant d'augmenter le secteur du radoub en Nouvelle-Écosse pourrait se situer entre \$5 et \$40 millions, selon l'importance de la part du marché qu'on veut se tailler. Les diverses options seraient de nature à créer de 300 à 900 emplois continus et à réaliser jusqu'à \$40 millions de revenus par an.

## **TERRE-NEUVE**

On a identifié une possibilité d'agrandir le secteur du radoub grâce aux flottes de pêche étrangères qui voguent tout près de cette province. Jusqu'ici, la sollicitation active était défavorisée par le Gouvernement, qui s'en tenait à la politique de sauvegarder les fonds de pêche au bénéfice des pêcheurs canadiens. Cependant, grâce à l'extension de la zone côtière à 200 milles au large, au contrôle plus efficace des pêcheries qui en résulte et aux accords tels que celui conclu récemment avec l'URSS, ces possibilités seront examinées de nouveau. On estime que l'exploitation de ce marché permettrait d'ajouter quelque \$2 millions par an aux rentrées et de contribuer au maintien de 200 emplois directs. Il faudra éventuellement relever la capacité de mise en cale sèche au coût de quelque \$3 millions.

## **CE QU'IL EN COÛTERA VRAISEMBLABLEMENT À L'ÉTAT**

Afin d'assurer le niveau actuel de l'emploi à 14 000 personnes dans l'industrie de la construction et de la réparation navales, la construction annuelle de nouveaux navires devrait s'élever à au moins \$350 millions (dollars de 1976) annuellement. Les principaux clients seraient d'une part les armateurs (qui sont subventionnés pour 20% du coût vérifié) et, d'autre part, le gouvernement. On peut donc identifier immédiatement le coût des subventions pour la construction commerciale, mais les commandes gouvernementales, bien qu'elles ne soient pas subventionnées, coûteront quelque chose à l'État à cause du traitement préférentiel accordé aux chantiers canadiens. Il est difficile de quantifier ce montant, mais on peut supposer qu'il sera à peu près équivalent à celui des subventions consenties aux navires commerciaux. Si on calcule les 20% qui seraient payés par le gouvernement sur les \$350 millions de construction nouvelle, il en coûterait donc \$70 millions annuellement à l'État. Ce montant ne comprend pas ce qu'il pourrait en coûter à l'État (en matière d'installations portuaires) s'il exige que le gaz de l'Arctique soit transporté dans des navires construits au Canada. Si les méthaniers sont construits au Canada, le nombre total d'employés augmenterait peut-être de 2000.

## **CARACTÈRES PARTICULIERS DES COMPAGNIES**

Comme le démontre le tableau à la fin de cette annexe, la plupart des constructeurs de navires canadiens les plus importants sont des filiales de grandes compagnies; la principale exception est Les Chantiers Davie et même celle-là a appartenu à Power Corporation jusqu'au début de 1976.

Les objectifs administratifs des diverses compagnies canadiennes qui oeuvrent au sein de cette industrie varient grandement. Les compagnies qui appartiennent aux gouvernements provinciaux comme Marystown et Marine Industrie sont surtout intéressées à créer de l'emploi; la rentabilité bien qu'elle ne soit pas entièrement négligée, est secondaire. Par contre une compagnie privée comme Canadian Vickers s'est délibérément retirée de la construction pour se spécialiser dans la réparation de navires afin de pouvoir déclarer des bénéfices chaque année même si deux tiers des

*LISTE DE TOUS LES CHANTIERS NAVALS QUI EMPLOIENT PLUS DE 200 PERSONNES  
NOMBRE D'EMPLOYÉS*

<i>Nom de la compagnie</i>	<i>Lieu</i>	<i>Fin 1975</i>	<i>Mai 1977</i>	<i>Genre de production</i>
Yarrows	Victoria	725	370	remorqueurs, barges, bacs, réparation de navires
Burrard Dry Dock	Vancouver	750	800	brise-glace, bacs, réparation de navires
Vancouver Shipyard	Vancouver	600	260	remorqueurs, barges, bacs, réparation de navires
Port Arthur Shipbuilding	Thunder Bay	250	210	transformations et réparations
Collingwood Shipyards	Collingwood	1000	785	navires de lacs, bacs
Port Weller Dry Docks	Saint-Catharines	600	660	navires de lacs, autres cargos, bacs
Canadian Vickers	Montréal	500	685	réparation de navires seulement
Marine Industrie	Sorel	2200	2475	cargos, petits pétroliers, bacs, réparation de navires, navires de guerre
Les Chantiers Davie	Québec	2300	2060	gros pétroliers, vracquiers, navires de guerre, réparation de navires
Saint John Shipbuilding	Saint John	1500	1620	cargos, navires de guerre
Halifax Shipyard	Halifax	1400	1075	plates-formes de forage, réparation de navires
Ferguson Industries	Pictou	350	235	chalutiers, navires de surveillance, autres petites embarcations
Marystown Dockyard	St. John's	300	300	chalutiers, remorqueurs, réparation de navires
Newfoundland Dockyard	St. John's	300	300	réparation de navires

employés ont dû être mis à pied. D'autres compagnies ont des objectifs intermédiaires; un petit chantier naval a fermé complètement ses portes et le propriétaire-directeur s'est retiré temporairement en Californie afin d'attendre la fin de la récession qui a sévi l'année dernière sur la côte ouest et d'importantes compagnies, qui s'inspirent d'une même philosophie mais sur une plus grande échelle, construisent des barges seulement quand des contrats lucratifs leur sont offerts et se retirent de ce secteur aussitôt les contrats fermés.

Il convient de noter que la plupart des contrats signés avant 1973 étaient basés sur un prix fixe et que les clauses d'ajustement à l'augmentation des prix n'ont été introduites qu'après cette date. Le taux d'inflation supérieur des salaires, enregistré chaque année de 1972 à 1975 et le fait que le prix de l'acier a presque doublé en 1974 ont occasionné des pertes de plusieurs millions de dollars sur au moins deux importants contrats signés durant les premières années du programme TACN. Les données financières des commandes à l'exportation les plus récentes ne sont pas encore disponibles mais il est probable qu'elles n'indiquent pas toutes des profits.

## **AIDE GOUVERNEMENTALE À LA CONSTRUCTION NAVALE**

Durant les années de guerre, de 1940-1945, le Canada est devenu un important fournisseur de cargos et de petits navires de guerre. Après la guerre, le gouvernement s'est efforcé de maintenir une industrie de la construction navale dans toutes les régions du pays. A cette époque, le gouvernement désirait préserver une certaine défense nationale, mais aujourd'hui il lui importe davantage de créer de l'emploi et de maintenir une infrastructure maritime afin de soutenir le rôle du Canada en tant que nation commerciale à l'échelle mondiale; la souveraineté dans l'Arctique est également un facteur. Jusqu'à environ 1955, le principal moyen utilisé fut l'approvisionnement gouvernemental direct. Vers la fin des années 1950, les mesures fiscales étaient de première importance, mais les subventions à la construction constituent la principale forme d'aide depuis leur introduction en 1961.

## **SUBVENTIONS**

Initialement, les subventions étaient de 40% sur les navires commerciaux et de 50% sur les chalutiers, mais elles ont été réduites graduellement et sur les demandes présentées au début de 1977, elles n'atteignent que 12%. Au mois de mars cette année, cependant, le taux des subventions a été haussé à 20% en tant que mesure d'urgence destinée à prévenir les mises à pied dans plusieurs chantiers importants, qui arrivaient à la fin de leurs carnets de commandes.

IMPORTANCE RELATIVE DE LA CONSTRUCTION ET DE LA RÉPARATION  
DE NAVAIRES AU SEIN DES DIVERSES COMPAGNIES

<i>Chantier</i>	<i>Valeur des Ventes (1)</i>	<i>Compagnie mère</i>	<i>Importance Relative</i>
	\$ millions		(2)
Yarrows	} 50	} Canadian Forest Products Ltd.	
Burrard Dry Dock			D
*Vancouver Shipyard	20	Genstar Ltd.	D
*Port Arthur			
*Collingwood	40	Power Corporation	D
*Port Weller	20	Upper Lakes Shipping	B
Canadian Vickers	15	Vickers Ltd. (R.-u.)	D
Marine Industrie	75	Société Générale de Financement	
Les Chantiers Davie	75	Soconav Ltée	C
*Saint John	60	Irving Group	A
Halifax Shipyard	45	Hawker Siddeley (R.-u.)	C
*Ferguson Industries	10	H.B. Nickerson	D
Marystown Shipyard	12	(Gouv. Prov.)	C
*Newfoundland Dockyard	10	Canadien National	A
			D

**REMARQUES:**

(1) Valeur approximative des ventes (\$ millions) en 1975, à l'exclusion des activités non marines.

(2) Importance de la construction et de la réparation de navires par rapport au revenu brut total du groupe:

A — plus de 75%

B — 25-75%

C — 5-25%

D — moins de 5%

\*Indique les chantiers navals associés à des compagnies qui possèdent des navires.

La construction de navires pour l'exportation a été encouragée au cours des années 1950 au moyen du "Plan de dépôt fiduciaire", en vertu duquel l'armateur était autorisé à vendre des cargos construits pendant la guerre à condition de dépenser le produit de la vente pour les remplacer par la construction de navires dans des chantiers canadiens. Cependant, les programmes de subventions n'étaient pas destinés à leur début à promouvoir les exportations; au contraire, le Règlement sur l'aide à la construction de navires (1961-66) et le Règlement sur les subventions à la construction de navires (1966-75) insistaient pour que les propriétaires futurs continuent d'immatriculer les navires subventionnés au Canada au moins cinq ans après leur construction.

À la fin de 1970, la demande nationale avait diminué considérablement et les armateurs étrangers étaient intéressés à faire construire des navires au Canada; de là le Programme temporaire d'aide à la construction de navires. Ce programme offrait des subventions (au taux de 14% à 17% aux navires destinés à l'exportation) et il a réussi à attirer des commandes dans les chantiers canadiens d'une valeur approximative de \$1,3 milliards. Le programme précédent de subventions est demeuré en vigueur au cours de cette période pour les contrats internes.

En 1975, un nouveau programme fut annoncé et aucune demande en vertu des anciens programmes ne fut désormais acceptée. Le Programme d'aide aux constructeurs de navires (PACN) offre le même taux de subvention, que les navires soient construits pour exportation ou pour un armateur canadien. Initialement, le taux était de 14% pour les demandes recues en 1975 mais, il baisse à 13% en 1976 et à 12% au début de 1977. De plus, une subvention de 3% est accordé pour certaines dépenses destinées à améliorer la productivité du chantier.

Alors que la construction navale à l'échelle mondiale ralentissait, deux changements ont été apportés au PACN. En décembre 1976, les transformations étaient admissibles au programme et en mars 1977, le taux de subventions a été porté à 20%. Ces mesures ont permis à plusieurs chantiers d'obtenir des contrats dont le plus important est un contrat de \$100 millions de la Pologne pour quatre cargos.

Le tableau à la fin de cette annexe montre les subventions déboursées chaque année par province.

## Conditions d'admissibilité aux subventions

Au début, en 1961, les subventions étaient payables pour tous les navires dont la taille dépassait certaines dimensions spécifiées, indépendamment du constructeur. Par conséquent, de nombreuses compagnies (et même des particuliers) ont reçu des subventions même s'ils n'étaient pas considérés comme des établissements de construction navale. Au cours de la période de 1961-1975, 110 noms apparaissent sur la liste des "constructeurs de navires" recevant des subventions. Dans un grand nombre de cas, il s'agissait de particuliers ou de petites compagnies qui n'ont construit qu'un seul navire au cours de cette période et souvent pour leur usage personnel.

Au cours des trois années financières précédant l'introduction du PACN, 31 compagnies ont reçu 98,7% de toutes les subventions accordées et les 21 autres bénéficiaires ont reçu au total moins de \$1½ millions pour la même période. Aucune subvention n'a été payée durant cette période à 58 des organismes ou personnes qui en avaient déjà reçu une les années passées.

Puisqu'il n'y a aucun intérêt à verser des subventions à ceux qui ne se consacrent qu'à temps partiel à la construction navale, deux conditions importantes ont été imposées en ce qui a trait à l'admissibilité au Programme d'aide aux constructeurs de navires:

- ils doivent être constitués en corporation.
- ils doivent montrer à un comité du ministère de l'Industrie et du Commerce qu'ils s'occupent bien de la construction et de la réparation de navires de façon permanente.

Il est probable qu'après étude de toutes les demandes reçues jusqu'ici, de 40 à 45 compagnies, situées dans toutes les provinces sauf la Saskatchewan, recevront l'aide du gouvernement. Certaines de ces dernières sont plutôt petites, mais elles ont une importance relative au sein de localités comme Caraquet (Nouveau-Brunswick) Riverton (Manitoba) et Wheatly (Ontario).

## Autres restrictions sur les subventions

Actuellement, un navire peut être subventionné s'il a les dimensions minimales suivantes:

- 100 tonnes, s'il est autopropulsé
- 200 tonnes, s'il n'est pas autopropulsé
- longueur totale supérieure à 75 pieds, s'il s'agit d'un navire de pêche.

Par le passé, il est arrivé à certaines occasions que des tentatives ont été faites afin d'augmenter ces dimensions minimales pour limiter les subventions aux plus gros navires. Cependant, la résistance des petits chantiers a toujours été suffisante pour contrecarrer ces tentatives.

On ne fait non plus aucun cas du genre de service. Par exemple, un bateau de croisière qui opère sur la rivière Rideau a droit au même taux de subvention qu'un cargo au long cours, bien que le degré de concurrence internationale soit beaucoup moins élevé pour le premier que pour le dernier.

## Mesures fiscales

Depuis 1949, le premier usager d'un navire construit au Canada a droit de calculer un amortissement annuel de 33⅓%. Cette mesure a perdu de sa valeur en mai 1976 quand le Ministre des Finances a décidé de modifier le règlement concernant la location. Cependant, elle peut encore être efficace pour réduire le coût réel des navires neufs.

De 1957 à 1975, les armateurs qui construisaient des navires de remplacement ont bénéficié d'exemptions fiscales spéciales: en vertu de ce qui était le paragraphe 13(15) de la Loi de l'impôt sur le revenu, l'amortissement récupéré lors de la vente d'un navire n'était pas taxable s'il était utilisé pour construire un navire de remplacement ou pour convertir un navire dans un chantier naval canadien. Cette mesure s'est avérée particulièrement utile entre 1957 et 1961, mais a perdu de sa popularité après l'introduction des subventions alors que les deux bénéficiaires ne pouvaient être cumulés: au cours des années suivantes, on l'utilisait principalement afin de réduire le coût des conversions qui n'étaient pas subventionnées.

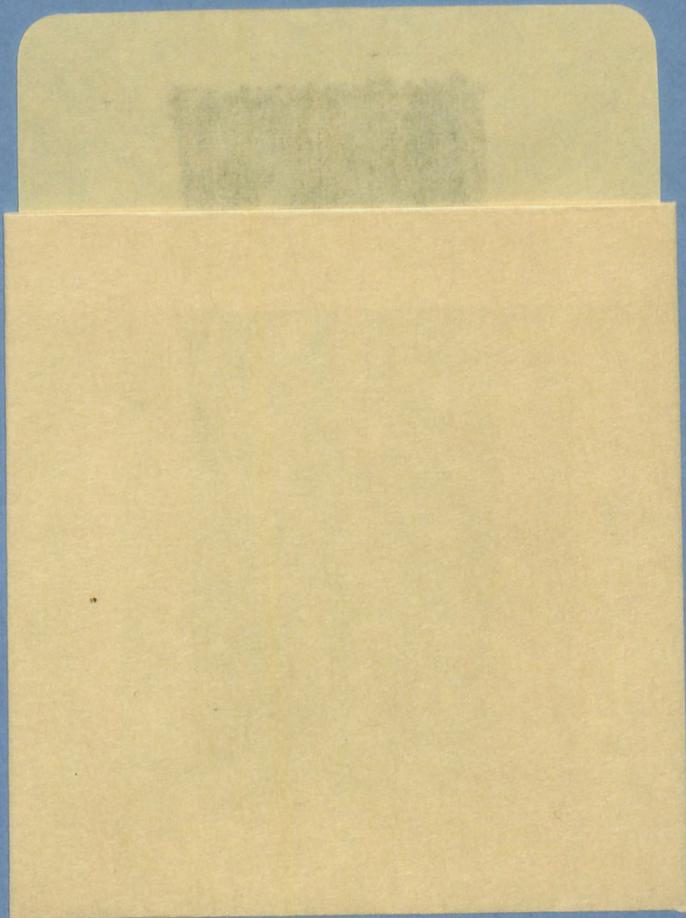
De nombreux pays, y compris les États-Unis, aident encore leur industrie de la construction navale au moyen de mesures fiscales comme les fonds de dépôt, le crédit à l'investissement, l'amortissement accéléré, les lois fiscales généreuses pour les accords de locations, etc. Il semble que le Canada fasse exception puisque des mesures fiscales ont été retirées au cours des dernières années.

SUBVENTIONS À LA CONSTRUCTION DE NAVIRES  
PROGRAMME TEMPORAIRE D'AIDE À LA CONSTRUCTION DE NAVIRES  
PROGRAMME D'AIDE AUX CONSTRUCTEURS DE NAVIRES  
MONTANT DES SUBVENTIONS PAR PROVINCE POUR CHAQUE ANNÉE FINANCIÈRE

Province	(5 ans) 1961-1966	(5 ans) 1966-1971	(2 ans) 1971-1973	1973-1974	1974-1975	1975-1976	1976-1977	1977-1978	Total
Colombie-Britannique	31 049 353,31	22 122 250,74	7 010 953,86*	8 988 509,19*	10 499 472,44*	14 987 212,10*	7 186 185,68*	4 519 085,34**	106 363 022,66**
Alberta	—	1 611 941,45	873 735,58	545 244,06	—	274 621,06	245 980,48	—	3 551 522,63
Manitoba	100 605,05	504 013,72	86 254,99	—	—	193 566,42	—	—	884 440,18
Ontario	31 507 328,55	23 543 565,23	6 046 252,33*	3 347 285,12*	4 636 333,55*	6 040 429,31*	9 660 004,48*	12 070 521,61 †	96 851 720,18
Québec	44 525 617,04	39 600 248,37	11 746 516,19*	11 816 443,24*	14 417 875,02*	22 207 070,28*	23 400 924,73*	24 322 099,59**	192 036 794,46**
Nouveau-Brunswick	16 415 731,67	9 040 028,40	5 902 525,12*	3 161 255,61*	6 502 511,28*	6 907 701,75*	15 271 135,63*	8 824 408,98*	72 025 298,44**
Nouvelle-Écosse	12 188 561,28	23 609 831,93	8 281 724,48*	3 980 839,10*	6 288 375,85*	4 269 562,85*	11 121 129,60*	3 643 058,75**	73 383 083,84**
Terre-Neuve	662 748,62	2 186 752,99	1 272 801,02	2 623 887,96	2 634 810,86	3 057 973,23	1 114 639,40	1 205 882,00 †	14 759 496,08 †
Île-du-Prince-Édouard	588 000,00	3 193 500,00	516 002,09	36 535,72	20,621,00	61 863,00	—	20 621,00	4 437 142,81
Total	137 037 945,52	125 412 132 83	41 736 765,66*	34 500 000,00*	45 000 000,00*	58 000 000,00*	68 000 000,00*	54 605 677,27**	564 292 521,28**

\*Comprend les subventions consenties en vertu du Programme temporaire d'aide à la construction de navires.

†Comprend les subventions consenties en vertu du Programme d'aide aux constructeurs de navires.



INDUSTRY CANADA/INDUSTRIE CANADA  
  
43420

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