

[Texte]

The Chairman: May I just interrupt you for clarification? What do you mean by the CPF program?

Mr. Shephard: The Canadian Patrol Frigate Program.

The Chairman: Very good. That is not a phrase that we have run into, up to now.

Mr. Shephard: Sorry, CPF is something that I thought was very current in Ottawa.

The Chairman: Well it may be with the defence people but we are dealing mostly with manpower things.

• 1535

Mr. Shephard: We are still waiting on clarification and fulfillment of the promises made in this program because we in Saint John understand that we would be figuring in this program. We have also attempted to sort of analyse and meet the demands that are going to be put on us for ice-breaking tonnage. When the people who require the icebreakers, like Dome, require an icebreaker, they want it quickly. We have already demonstrated down here, we did perform, a when we say quickly they usually want delivery within the period of time that people normally take to design them. So we have set ourselves up, we have the people available, and we then have to try to keep the work coming to them.

Every now and again we hit critical trades. What causes a critical trades situation? A big demand for tonnage or the starting up of a big construction project, for instance, elsewhere in New Brunswick or the Maritimes. We in Dry Dock feel that we are the training centre for New Brunswick and the Maritimes. Between the pipe fitters, between the welders, between the iron workers, between the electricians, whenever a major construction project starts up we are then landed with a critical trades situation. We lose our tradesmen. So we feel that there should be some participation or greater participation by the government in helping us maintain this supply of tradesmen.

Mr. Erb has over the last nine months been devoting time to setting in place some fairly exotic training programs for management, apprentices and for recycling the workers we have at present in the shipyard, and he can go into it in some detail. Mr. McGee has some details and figures of the throughput in the shipyard, the number of people that we bring in, the number of people that we train yearly.

There are other points we would like to mention that we feel are contributory to the cyclic nature, the changing, for instance, of the subsidy to 13 per cent to 20 per cent, down to 9 per cent and then it looks as if it is going to be eliminated completely. This has a big effect. It first of all encourages people to come to Canada for the ships, and after we have set the workforce in place to accommodate this, we are finally placed in a situation where it is very difficult for us to compete

[Traduction]

Le président: Puis-je vous interrompre pour vous demander quelques éclaircissements? Qu'entendez-vous par P.C.F.S.?

M. Shephard: Le programme canadien de la Frégate de surveillance.

Le président: Très bien. C'est la première fois que nous entendons ce sigle.

M. Shephard: Désolé, je croyais que ce sigle était employé très souvent à Ottawa.

Le président: Il est possible que les gens de la défense le connaissent très bien, mais nous nous occupons surtout de questions touchant à la main-d'œuvre.

M. Shephard: Nous attendons toujours des éclaircissements, de même que la réalisation des promesses faites autour de ce programme, parce que nous, de Saint-Jean, avions cru comprendre que nous serions appelés à y participer. Nous avons aussi essayé d'analyser en quelque sorte la demande à laquelle nous aurions à répondre pour la construction de brise-glace. Quand des clients comme Dome ont besoin d'un brise-glace, ils le veulent rapidement. Nous avons déjà établi que nous pouvions avoir un très bon rendement, et quand je dis qu'ils veulent leur bateau rapidement, j'entends par là qu'ils le veulent habituellement en moins de temps qu'il n'en faut normalement pour jeter les plans du bateau. Nous nous sommes donc préparés, nous avons les gens qu'il faut et il nous faut continuer d'obtenir des contrats.

De temps à autre, nous connaissons une période de crise dans certains métiers. Quelles sont les causes d'une telle situation? Une demande importante ou le début de travaux de construction importants, par exemple, ailleurs au Nouveau-Brunswick ou dans les Maritimes. Nous à la Dry Dock, nous nous voyons comme un centre de formation pour le Nouveau-Brunswick et les Maritimes. Les tuyauteurs-tubistes, les soudeurs les charpentiers en fer les électriciens, dès qu'un important projet de construction commence, nous connaissons une situation de crise. Nous perdons nos hommes de métier qualifiés. Nous sommes donc d'avis que le gouvernement devrait faire sa part ou faire davantage sa part et nous aider à garder la main-d'œuvre dont nous avons besoin.

Au cours des neuf derniers mois, monsieur Erb a travaillé à l'élaboration de programmes de formation assez spéciaux pour les cadres et les apprentis, de même que pour les travailleurs que nous avons à l'heure actuelle au chantier naval et qui ont besoin d'être recyclés. Il peut vous fournir plus de détails là-dessus. Monsieur McGee a des précisions et des chiffres illustrant la situation au chantier naval, sur le nombre de gens que nous embauchons, le nombre de gens que nous formons annuellement.

Il y a d'autres points que nous aimerions mentionner, qui, selon nous, expliquent la nature cyclique, les changements, par exemple, dans le taux de la subvention, qui va de 13 p. 100 à 20 p. 100, pour ensuite descendre à 9 p. 100 et menacer, comme c'est le cas actuellement, de disparaître complètement. Les conséquences sont énormes. D'abord, cela encourage les gens à se tourner vers le Canada pour leurs bateaux, puis, une fois que nous disposons de la main-d'œuvre nécessaire pour