

*Construction navale*

Je dois vous dire, monsieur le Président, que créer un comité pour faire du «parling», et surtout avec des députés de l'Opposition . . . je peux vous dire que nous avons autre chose à faire! Et les députés de la région de Québec, du caucus conservateur de la région de Québec, appuyés à 200 p. 100 par leur ministre régional, nous ne nous sommes pas amusés à faire du «parling», nous avons travaillé ensemble et en collégialité à essayer de trouver des solutions à long terme pour les chantiers maritimes au Québec, non pas seulement pour celui de Lauzon, mais aussi pour les deux autres chantiers importants du Québec.

Il faudrait peut-être rappeler, monsieur le Président, que de 1976 à 1985, la production annuelle des chantiers navals affiliés à l'Association des chantiers maritimes canadiens était en moyenne de 191 millions de dollars, et ce, en dollars constants de 1971. L'industrie a toutefois accusé une baisse de 47 p. 100 de 1982 à 1984, et son carnet de commandes a connu une chute de 63 p. 100 de 1984 à 1985, pour descendre à son niveau le plus bas depuis la fin de la dernière guerre.

Ce sont des réalités avec lesquelles nous avons vécu et vivons encore, monsieur le Président.

Depuis la fermeture récente de cinq chantiers, il ne reste plus que 18 grands chantiers navals exploités au Canada. Les chantiers fermés dernièrement sont le chantier de la Société Breton Industrial Marine en Nouvelle-Écosse, le chantier de Collingwood en Ontario, ainsi que le chantier de Bel-Aire et deux chantiers de la Société Rivtow en Colombie-Britannique.

Ces fermetures, combinées aux pertes d'emplois notées dans l'ensemble des chantiers, sont un reflet direct des problèmes auxquels l'industrie doit faire face. Le nombre moyen dans l'industrie est passé de 15 000 emplois à 8 000 emplois au cours de la dernière décennie et, à la fin de mai 1987, on comptait moins de 7 000 emplois. C'est un phénomène qui n'est pas simplement temporaire. On ne prévoit pas qu'il y aura de reprise avant le milieu des années 90.

Ces problèmes ne sont pas propres uniquement au Canada. La production navale de tous les pays, dans tous les chantiers maritimes, a accusé une baisse sérieuse depuis les années 70 où elle a atteint des niveaux records.

L'industrie mondiale de la construction navale avait une surcapacité d'environ 40 p. 100. Les navires construits en 1975 avaient au total une jauge brute de 34,2 millions de tonnes; cette jauge n'a été que de la moitié en 1986. L'an passé, la baisse a été encore plus marquée.

Par exemple, d'après l'Organisation de coopération et de développement économique, l'OCDE, les commandes placées auprès des chantiers navals du Japon, entre autres, ont diminué de 14 p. 100 au cours du premier trimestre de 1986, par rapport à la même période en 1985. Pendant cette période, les commandes des chantiers navals européens ont chuté de 69 p. 100.

Cette diminution des commandes des chantiers navals de tous les pays reflète non seulement la dépression que traverse le marché, mais aussi les changements notés dans la répartition géographique de l'industrie mondiale. La domination du marché mondial par le Japon et les pays de l'Europe de l'Ouest est remise en cause par l'arrivée de nouveaux intervenants, en particulier la Corée, la Chine et Taïwan. Il est à remarquer

que même les chantiers navals de la Corée ont subi les contre-coups de la crise mondiale. Au cours de la dernière année, la Corée a vu ses commandes diminuer de 77 p. 100.

● (1310)

Ces dix dernières années, on a noté une réduction de 45 p. 100 dans le nombre d'emplois directs créés par l'industrie nippone de la construction navale. Étant donné les circonstances, un groupe de travail mis sur pied par le gouvernement japonais a recommandé de réduire d'encore 20 p. 100 la capacité des chantiers navals du Japon d'ici la fin de 1987. Il a également recommandé de fusionner certains chantiers, dans le but de consolider et de rationaliser l'industrie. Entre autres, deux grands chantiers maritimes, exploités par les sociétés Mitsui et Nippon Kokan, discuteraient présentement la possibilité de réduire conjointement leurs capacités selon cet ordre de grandeur. Les sociétés Kawasaki, Hitachi et Sumitomo envisagent, pour leur part, la possibilité de fusionner leurs chantiers.

En Allemagne de l'Ouest, la main-d'oeuvre totale employée par l'industrie de la construction navale est passée de 73 000 employés en 1975 à 43 000 employés en 1985. Et on s'attend que 10 000 autres emplois soient abolis. Les emplois abolis l'ont été surtout dans les régions côtières du nord de l'Allemagne, et le gouvernement allemand a décidé qu'il ne tenterait pas de maintenir dans ces régions la capacité actuelle de l'industrie. Il compte plutôt sur l'industrie pour proposer de nouveaux moyens de se restructurer à cette fin.

L'industrie navale de Suède était l'une des plus prospères au monde il y a 10 ans. Kockums, dernier grand chantier de construction de navires, a cessé de construire de nouveaux navires marchands à la fin de 1986.

Au Canada, le gouvernement a fait tout ce qui était en son pouvoir pour revitaliser l'industrie de la construction navale sans pour autant s'ingérer en ce qui concerne d'abord et avant tout le secteur privé. Je tiens cependant à profiter de l'occasion pour décrire de quelle façon le gouvernement cherche à aider les travailleurs.

Le gouvernement a adopté une stratégie en trois volets pour étudier la situation. Premièrement, le gouvernement continuera à protéger le marché canadien en imposant, à la plupart des navires, des droits équivalant à 25 p. 100 de leur valeur.

Deuxièmement, le gouvernement continuera à favoriser, par le biais de ses achats, l'industrie canadienne de la construction navale. Nous sommes tout à fait conscients du rôle que les achats du gouvernement ont joué et joueront dans le secteur de la construction navale.

Au cours de ces cinq dernières années, les achats du gouvernement ont permis aux chantiers navals du pays de conserver de 20 à 25 p. 100 de leurs emplois. L'importance relative des achats du gouvernement a augmenté régulièrement au fur et à mesure que les commandes commerciales ont diminué. En date du 26 mai 1987, toutes les commandes de nouvelles constructions étaient soit pour le gouvernement, soit pour des agences gouvernementales.

Des achats évalués à 1.6 milliard de dollars devraient être effectués pendant les cinq prochaines années dans le secteur de la défense, et ces commandes représenteront environ 38 p. 100 des carnets de commandes des chantiers navals canadiens. Il se peut également que le gouvernement procède à d'autres achats,