



*Cette énorme machine débite un pin Douglas en feuilles de placage pour Canfor Group, filiale de Canadian Forest Products Ltd. installée à Vancouver (Colombie-Britannique).*

palement dans la partie sud-ouest de cette province.

Pour ce qui est de l'exploitation des forêts, le gouvernement fédéral dépense, actuellement, près de \$43 millions par année pour les ententes sur la gestion forestière en vigueur avec Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, le Québec et l'Ontario. Cette somme devrait être plus élevée au cours de la prochaine année financière en raison des réaffectations budgétaires dévoilées en août dernier. M. Andras a précisé que le gouvernement fédéral voulait:

- revoir les ententes de gestion forestière en vigueur afin de les améliorer à la lumière du nouvel effort d'aide à la modernisation des usines et de l'outillage;
- inviter la Colombie-Britannique et les autres provinces intéressées à conclure des ententes semblables.

M. Andras a ajouté que l'industrie des produits forestiers jouait un rôle très important dans l'économie canadienne. L'augmentation des revenus de l'industrie en 1978, provoquée par un taux de change favorable aux exportations et par une demande très forte, a masqué

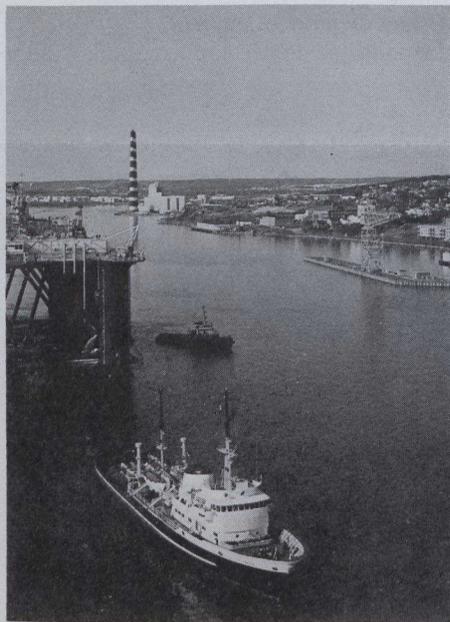
quelques-uns de ses problèmes fondamentaux, qui nécessitent des efforts immédiats.

### **Industrie de la construction navale**

Parlant de la réorientation de la politique de soutien du gouvernement à l'industrie de la construction navale face au marasme où sombre actuellement la demande mondiale, M. Andras a déclaré que "le gouvernement s'entretiendrait avec l'industrie, les syndicats ouvriers et les provinces afin d'arrêter de nouvelles mesures destinées à aider l'industrie de la construction navale. L'on continuera d'offrir le même volume d'aide qu'actuellement mais les fonds seront affectés différemment afin d'atteindre trois objectifs:

- maintenir la capacité canadienne de construction et de réparation navales à un niveau convenable;
- aider l'industrie à se spécialiser dans divers domaines et à renforcer ses capacités sur le plan de la technologie et de l'innovation; et
- aider les travailleurs qui ne pourront plus trouver d'emplois dans les chantiers navals.

Les détails des nouvelles mesures, qui devraient être appliquées en 1980, émaneront des discussions entre l'industrie et les syndicats, et il est question, actuellement, de contributions spéciales. Il en découlera toutes sortes d'incitations, de contributions, de prêts et de prêts garantis desti-



*Les chantiers d'Halifax de Hawker Siddeley Canada Ltd. construisent des bateaux tels que le Stradil, navire de prospection sous-marine au large des côtes (photo ci-dessus).*

nés à la rénovation des installations existantes, aux projets de recherche et développement et aux travaux de planification visant à améliorer la productivité et l'innovation. "Il ne s'agit pas d'établir, au moyen de ce programme, de nouvelles installations ni de soutenir une expansion importante des installations actuelles", a dit M. Andras.

Le gouvernement débloquera aussi \$173 millions au cours des trois prochaines années financières (dont \$70 millions en 1979-1980) dans un effort de relance économique pour l'industrie.

Une partie de cette somme sera affectée à l'expansion des cales sèches situées sur les deux côtes canadiennes, afin que les sociétés puissent profiter des travaux de réparation de navires, réparations qui ne peuvent être effectuées actuellement en raison de l'insuffisance des installations de ces cales sèches. Le reste des subventions sera affecté à l'achat de navires que le gouvernement aurait pu retarder jusqu'au début des années 80.

Ces mesures devraient fournir un total d'environ 2 500 années-hommes et assurer dans l'industrie de radoub une hausse continue des emplois permanents variant de 600 à 1 000 travailleurs.

L'expansion des cales sèches, qui vient d'être annoncée, comprend une aide fédérale pour la cale flottante de la Burrard Yarrows Corporation (qui s'appelait auparavant la Burrard Dry Dock Co. Ltd.) à Vancouver; l'agrandissement de la cale sèche située à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick); la construction d'un synclift de 4 000 tonnes au chantier naval du Canadien National à Saint-Jean (Terre-Neuve).

L'accélération de l'achat de navires comprendra:

- la construction d'un brise-glace arctique de classe R afin de remplacer le *d'Iberville*, en service depuis 25 ans;
- le remplacement du traversier *Abegweit* en service au cap Tormentin (Île-du-Prince-Édouard) par un nouveau brise-glace d'une puissance trois fois supérieure;
- la construction d'un bateau patrouilleur (pêche) long de 6,15 m afin de remplacer le *Cygnus* basé à Halifax;
- la remise à neuf du *HMCS Preserver*, navire de soutien naval opérationnel qui sillonne actuellement l'Atlantique, pour qu'il puisse naviguer dans l'Arctique;
- la construction de sept navires de recherches et de sauvetage destinés au service de la Garde côtière canadienne sur les deux côtes.